



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

**“Componentización de activos fijos y la información financiera en
empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018”**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
Contador Público

AUTORA:

Cuadrado Morales Mayrin Ibeth (ORCID: 0000-0001-5403-6461)

ASESOR:

Mg. Zúñiga Castillo Arturo Jaime (ORCID: 0000-0003-1241-2785)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Finanzas

LIMA – PERÚ

2019

Dedicatoria

A mis padres por su abnegada, tenacidad de apoyarme en la consolidación de mi vida profesional. Asimismo, a mis profesores quienes supieron encaminarme por la senda de la investigación.

Agradecimiento

Retribuyo a Dios por haberme encaminado a la elección de esta noble profesión, a la Universidad César Vallejo y a los Docentes del Pregrado de la Facultad de Ciencias Empresariales; que apoyaron a la formación profesional

Presentación

Estimados miembros del jurado calificador:

En acatamiento al Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo exhibo ante ustedes la Tesis titulada: “Componentización de activos fijos y la información financiera en empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018”, la cual dejo a su consideración y espero que cumpla con las exigencias de conformidad para lograr el título Profesional de Contador Público.

El actual trabajo de indagación está conformado por 8 capítulos distribuidos de la siguiente manera:

Capítulo I: Introducción

Capítulo II: Método

Capítulo III: Resultados

Capítulo IV: Discusión

Capítulo V: Conclusiones

Capítulo VI: Recomendaciones

Capítulo VII: Referencias

Capítulo VIII: Anexos

Atentamente,

Mayrin Ibeth Cuadrado Morales

DNI. 75664465

Índice

Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Presentación	iv
Índice.....	v
Índice de tablas.....	viii
Índice de figuras.....	xi
Resumen	xiii
Abstract.....	xiv
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MÉTODO	20
2.1. Tipo y diseño de investigación.....	20
2.1.1. Enfoque.....	20
2.1.2. Tipo.....	20
2.1.3. Nivel.....	20
2.1.4. Diseño.....	21
2.1.5. Corte	21
2.2. Operacionalización de variables	21
2.2.1. Componentización de activos fijos.....	21
2.2.2. Operacionalización de información financiera.....	21
2.2.3. Cuadro de operacionalización.....	22
Tabla 1 Componentización de activos fijos y su incidencia en la información financiera en las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018	22
2.3. Población, muestra.....	23
2.3.1. Población	23
2.3.2. Muestra	23
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	23

2.4.1. Técnicas de recolección de datos.....	23
2.4.2. Instrumentos de recolección de datos.....	24
Tabla 2 <i>Ficha documentaria de la Empresa de transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.</i>	24
Tabla 3 <i>Ficha documentaria de Selva Mia Express S.A.C.</i>	24
Tabla 4 <i>Ficha documentaria Shalom Empresarial S.A.C.</i>	25
2.5. Procedimiento.....	25
2.6. Métodos de análisis de datos.....	25
2.7. Aspectos éticos.....	25
III. RESULTADOS.....	27
3.1. Resultados descriptivos	27
3.1.1. Reconocimiento de los activos aptos para la componentización.....	27
Figura 2. Registro de activos de la Empresa de Transporte de pasajero y carga Cavassa	28
Figura 11. Registro de activos de Selva Mia Express S.A.C.	30
Figura 19. Registro de Activos de Shalom Empresarial S.A.C.2018	32
3.1.2. Disgregación de los componentes significativos	33
Figura 3. Información de empresa valuadora para la empresa de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.	33
IV. DISCUSIÓN	47
V. CONCLUSIONES.....	50
VI. RECOMENDACIONES	52
6.1. Recomendaciones a la unidad de estudios.....	52
6.2. Recomendaciones académicas	53
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	54
ANEXOS	57
Anexo 1: Matriz de consistencia	58
Anexo 2: Autorización para el acceso a la información	61

Anexo 3: Informe de coincidencias (turnitin)	62
--	----

Índice de tablas

Tabla 1 Componentización de activos fijos y su incidencia en la información financiera en las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018 ..	22
Tabla 2 Ficha documentaria de la Empresa de transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.	24
Tabla 3 Ficha documentaria de Selva Mia Express S.A.C.	24
Tabla 4 Ficha documentaria Shalom Empresarial S.A.C.	25
Tabla 5 Registro de activos de Transporte de pasajeros y carga Cavassa S.A.C....	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 6 Comparación de porcentajes aplicados a empresa de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.....	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 7 Comparación de utilidades de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 8 Comparación de utilidades con referente a los ingresos de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.....	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 9 Saldos de las cuentas en los Estados Financieros de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.....	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 10 Diferencia en la cuenta Resultados acumulados de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.....	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 11 Diferencia de valuación y deterioro de activos y provisiones de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.....	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 12 Diferencia de Depreciación, amortización y agotamiento acumulados en Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 13 Diferencia en otros gastos de gestión de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 14 Inmuebles, maquinaria y equipo de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.

Tabla 15 Registro de activos después de la componentización de Selva Mia Express S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 16 Comparación de porcentajes aplicados a Selva Mia Express S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 17 Comparación de utilidades de Selva Mia Express S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 18 Comparación de utilidades con referente a los ingresos de Selva Mia Express S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 19 Saldos de las cuentas en los Estados Financieros de Selva Mia Express S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 20 Diferencia en la cuenta Resultados acumulados de Selva Mia Express S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 21 Diferencia en resultados acumulados de Selva Mía Express S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 22 Diferencia de valuación y deterioro de activos y provisiones de Selva Mia Express S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 23 Diferencia de depreciación, amortización y agotamiento acumulados en Selva Mia Express S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 24 Diferencia en otros gastos de gestión de Selva Mia Express S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 25 Inmuebles, Maquinaria y equipo de Selva Mia Express S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 26 Registro de activos después de la componentización de Shalom Empresarial S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 26 Comparación de porcentajes aplicados a Shalom Empresarial S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 27 Comparación de utilidades de Shalom Empresarial S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 28 Comparación de utilidades con referente a los ingresos de Shalom Empresarial S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 29 Saldos de las cuentas en los Estados Financieros de Shalom Empresarial S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 30 Diferencia en la cuenta Resultados acumulados de Shalom Empresarial S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 31 Diferencia de Valuación y deterioro de activos y provisiones de Shalom Empresarial S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 32 Diferencia de Depreciación, amortización y agotamiento acumulados en Shalom Empresarial S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 33 Diferencia en otros gastos de gestión de Shalom Empresarial S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 34 Inmuebles, maquinaria y equipo de shalom Empresarial S.A.C. **¡Error! Marcador no definido.**

Índice de figuras

Figura 1: Valoración fiable del costo.....	11
Figura 2: Registro de activos de la Empresa de Transporte de pasajero y carga Cavassa	28
Figura 3: Información de empresa valuadora para la empresa de transporte de pasajeros y carga Cavassa S.A.....	¡Error! Marcador no definido.
Figura 4 Componentización de activos de la unidad de transporte Scania D4H922 de Transportes Cavassa	¡Error! Marcador no definido.
Figura 5 Cuadro de comparación de utilidades según SUNAT y aplicando la componentización a Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Figura 6: Diferencia en resultados acumulados de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Figura 7 Diferencia de valuación y deterioro de activos y provisiones de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.....	¡Error! Marcador no definido.
Figura 8 Depreciación, amortización y agotamiento acumulados de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.....	¡Error! Marcador no definido.
Figura 9 Diferencia en otros gastos de gestión de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Figura 10 Inmuebles, maquinaria y equipo de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Figura 11: Registro de activos de Selva Mia Express S.A.C.	30
Figura 12 Resumen de valuación de los camiones por separación de componentes de la empresa Selva Mía Express.....	¡Error! Marcador no definido.
Figura 13 Componentización de Tolva Isuz u A&T 935 2010 de Selva Mia Express S.A.C	¡Error! Marcador no definido.

Figura 14 Comparación de utilidades según SUNAT y aplicando la componentización a Selva Mia Express S.A.C.....	¡Error! Marcador no definido.
Figura 15 Diferencia de valuación y deterioro de activos y provisiones de Selva Mia Express S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Figura 16 Diferencia de depreciación, amortización y agotamiento acumulados en Selva Mia Express S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Figura 17 Diferencia en otros gastos de gestión de Selva Mia Express S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Figura 18 Inmuebles, Maquinaria y Equipo de Selva Mia Express S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Figura 19: Registro de Activos de Shalom Empresarial S.A.C.2018	32
Figura 20: Resumen de valuación de los camiones por separación de los componentes de Shalom Empresarial S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Figura 21: Componentización del Camión Furgón de Shalom Empresarial S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Figura 22 Cuadro de comparación de utilidades según SUNAT y aplicando la componentización a Shalom Empresarial S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Figura 23 Diferencia en Resultados acumulados de Shalom Empresarial S.A.C. ..	¡Error! Marcador no definido.
Figura 24 Diferencia de Valuación y deterioro de activos y provisiones de Shalom Empresarial S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Figura 25 Depreciación, amortización y agotamiento acumulados de Shalom Empresarial S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.
Figura 26 Diferencia en otros gastos de gestión de Shalom Empresarial S.A.C	¡Error! Marcador no definido.
Figura 27 Inmuebles, maquinaria y equipo de Shalom Empresarial .S.A.C.	¡Error! Marcador no definido.

Resumen

El presente trabajo de investigación lleva por título “Componentización de activos fijos y la información financiera en empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018”, como objetivo general se planteó determinar la relación de la componentización de activos fijos y la información financiera en empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018; con el propósito de que la información financiera presentada sea comparable y que tenga un acercamiento más exacto a la realidad económica de la empresa. Fue empleado el enfoque cuantitativo pero las variables se trabajarán bajo un enfoque cualitativo, el tipo de investigación es básico, el estudio tuvo como diseño no experimental, con un nivel descriptivo, tiene como muestra el tipo aleatorio, tomándose a 3 empresas de transporte de carga que se encuentran ubicadas en el distrito de La Victoria. Se concluyó que se logró analizar que la componentización de activos fijos incide en la información financiera en empresas de transportes de carga en el distrito de La Victoria, 2018 de los cuales son notables en los cuadros de comparación que se han realizado tales como la empresa de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C., originándoles mayor incremento en el rubro de activo, así como un incremento en su utilidad.

Palabras claves: Componentización de activos fijos, Información financiera, Activos fijos.

Abstract

This research work is entitled "Componentization of fixed assets and financial information in freight transport companies of the district of La Victoria, 2018", as a general objective was to determine the relationship of the componentization of fixed assets and financial information in cargo transportation companies of the district of La Victoria, 2018; with the purpose that the financial information presented is comparable and that it has a more accurate approach to the economic reality of the company. The quantitative approach was used but the variables will be worked under a qualitative approach, the type of research is basic, the study had as a non-experimental design, with a descriptive level, the random type is shown, taking 3 freight transport companies which are located in the district of La Victoria. It was concluded that it was possible to analyze that the componentization of fixed assets affects financial information in freight transport companies in the district of La Victoria, 2018 of which are notable in the comparison tables that have been made such as the company of Passenger and cargo transport Cavassa SAC, leading to a greater increase in the asset category, as well as an increase in its profit.

Keywords: Componentization of fixed assets, Financial information, Fixed assets.

I. INTRODUCCIÓN

Las empresas a nivel mundial están aplicando a su contabilidad con respecto a las Normas contables, con la finalidad de llegar a ser entendible en todo el mundo, y a la vez esto exige a los profesionales del área de contabilidad desarrollar informes financieros que se ajusten a los sistemas internacionales contables a nivel mundial que se encuentran incluidos en las Normas Internacionales de Contabilidad, para que así se pueda tomar decisiones más fiables ya que la información financiera va a ser comparable y esto va a originar que los datos sean más exactos a la situación financiera de la empresa.

La adaptación del proceso contable con referente a los Estados Financieros a la Norma Internacional de Contabilidad, va a mostrar la forma correcta de los registros contables de lo cual esto va a permitir desarrollar la gestión, porque al realizar el análisis correspondiente esto determinará que no se trata de crear ganancias o pérdidas, solo va a reconocer la realidad de la empresa.

Dentro de la Norma Internacional de Contabilidad 16, presentaron cambios importantes y esto se dio en el año 2014, y tomando en cuenta esto porque las empresas de transportes de carga no aplicaron estos cambios importantes que se dieron, originando así un gran impacto en el Estado de Situación Financiera; estos cambios importantes es la componentización, que consiste en brindar un tratamiento contable a los activos fijos por cada componente (elemento), para que así la distribución del gasto sea más adecuada de acuerdo a la actividad que brinden.

De acuerdo con lo anterior, repasamos la Norma Internacional de Contabilidad 16 y concordamos que en los transportes de carga, las empresas necesitan diversos procesos en los tratamientos de los activos que tienen ya que esto es la herramienta del trabajo de estas a la vez que esto origina los mayores gastos a la empresa ya que sufren demasiado desgaste provocando así cambios de distintas piezas.

En el presente trabajo de investigación se realizará estudios de casos aplicando la componentización a 3 empresas de transportes de carga situadas en el distrito de La Victoria que se van a mencionar durante el presente trabajo, a partir de ello se analizará las piezas de repuesto que lleguen a calificar como activo fijo ya que esto repercutirá en los estados financieros de las empresas.

Estas 6 empresas de transportes de carga cuentan con varias unidades de transportes estando entre ellas los camiones, los tráileres, de los cuales estos funcionan dos veces al día, originando así al desgaste de las partes y esto conlleva a que rinda menos comparando a una unidad de transporte normal, cabe mencionar que las empresas elaboran los estados financieros solo para fines tributarios y cabe recalcar que al realizar esto, esto no va a ser necesariamente idénticos a lo que se refiere en la Norma Internacional de Contabilidad 16, de lo cual esto está siendo gestionada y tomada ligeramente en cuenta, esto es debido que la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria y Aduanas estableció la forma sistemática de la aplicación de la depreciación; de lo cual las depreciaciones que se realizan no se encuentran reflejando la realidad de la empresa es decir la depreciación real que tiene cada empresa.

De lo anteriormente expuesto, se procedió a inquirir en investigaciones ejecutadas en años anteriores, en las bibliotecas especializadas de la Universidad Nacional de Trujillo, Universidad Privada José Carlos Mariátegui, Universidad Peruana los Andes y Universidad Nacional de San Agustín, en relación a las variables, se ha encontrado algunas investigaciones que tienen cierta relación con el objetivo del presente trabajo de investigación y estas son:

Barrazaeta, (2015), en su tesis titulada: “Efectos de la componentización de activos referida en la NIC 16 y su impacto en los Estados Financieros de la empresa de transportes Moquegua Turismo Tres Ángeles S.A.C., periodo 2015”, presentada con la propósito de obtener el título de Contador Público, brindado por la Universidad Privada José Carlos Mariátegui, tuvo como objetivo: Medir las consecuencias que pueda tener la componentización concerniente a la NIC 16 y la impacto en los Estados Financieros de la empresa de Transportes Moquegua Turismo Tres Ángeles S.A.C., año 2015. Uso el método descriptivo documental, ya que se describió el comportamiento del estudio de caso del mismo modo que los procedimientos establecidos que brindo comprender la gestión de la empresa, con un diseño aplicado además de ser no experimental por el motivo de que las variables no van a sufrir de manipulación, el corte fue transversal ya que se realizó en un determinado periodo, las técnicas que se aplicó fue la observación además de que los instrumentos fueron las fichas documentarias tales como los estados financieros de la empresa, los registros de los activos así como la valuación de las unidades de transporte, la población y la muestra de estudio son los estados financieros del año 2015. Los resultados

fueron que al aplicar la separación de los componentes, el reconocimiento de los repuestos, esto generó variación en el registro de activos, en los estados financieros, la utilidad así como las cuentas de gasto. Con referente a la prueba de hipótesis se demostró que al aplicar la componentización afecta parte de la situación financiera de la empresa. Como conclusión se planteó que: La adaptación de la componentización va a ser apta para los activos fijos siempre y cuando se cumplan los exigencias que revela la NIC 16, de depreciar por forma separada cada parte del elemento de propiedad, máquina y equipo y de lo cual este cuente con un coste revelador en proporción al coste general.

Al aplicar la componentización esto va a permitir reconocer la depreciación por cada componente y ahí se va a reconocer las partes significativas según al costo total del activo y así la información financiera sea más exacta a la realidad y se pueda tomar excelentes medidas para el futuro de la empresa o también de las futuras inversiones.

Horna, (2014), en su tesis titulada: “La componentización de activos y su Incidencia en la Situación Económica-Financiera de la empresa Transportes y Servicios Generales Joselito S.A.C., Distrito de Trujillo, año 2013”, presentada para obtener el título de Contador Público, brindado por la Universidad Nacional de Trujillo, tuvo como objetivo: Determinar la incidencia de la componentización de activos en la Situación Económica-Financiera en la empresa de Transportes y Servicios Generales Joselito S.A.C. Con referente al aspecto metodológico, fue el método descriptivo, ya que se conocerá la muestra que fue escogida con respecto a la variable, así como el método de análisis, ya que se tuvo la finalidad de ampliar el conocimiento de las normas contables y a su también fue del método de explicación, ya que esto generó a la explicación del estudio del porque la componentización de activos influye en la información económica y financiera, fue una investigación de tipo básica porque ayudo a complementar la información ya existente de la componentización de activos, el nivel de estudio de la investigación es descriptivo porque va a permitir describir el comportamiento del estudio, el diseño de la tesis es no experimental y de tipo transversal, las técnicas que se aplicaron fue el análisis documental, los instrumentos de recolección de datos fueron las fichas de análisis documental y los estados financieros de la empresa, la población y la muestra es la empresa Transportes y Servicios Generales Joselito S.A.C. Los resultados que se obtuvieron fue que al activar los repuestos esto fue reflejado en los estados financieros mensuales, de lo cual esto permitió que la empresa disminuya las pérdidas contables que tuvo la empresa. Como conclusión se planteó que: Al aplicar la

componentización de activos fijos, esto ha permitido determinar con fiabilidad y comparabilidad acerca de la situación financiera de la empresa para así tomar buenas decisiones.

Al realizar la componentización de activos fijos se puede observar con detalle las partes que son significativas en relación al costo del activo, y a la vez revela los informes financieros y económicos más acorde a la realidad.

Hinostroza (2016), en su tesis titulada: “Tratamiento contable de Propiedades, Planta y Equipo y los Estados Financieros de las Empresas de Transporte de Carga por carretera Huancayo – 2016”, presentada para obtener el título de Contador Público, otorgado por la Universidad Peruana los Andes, tuvo como objetivo: Determinar la relación entre el tratamiento contable de propiedades, planta y equipo y los Estados Financieros de las Empresas de Carga por carretera Huancayo-2016. En la parte metodológica fue de tipo aplicada, ya que sus resultados son usados recurrentemente en la realidad, el nivel de investigación fue correlacional porque va a evaluar la relación que tienen las variables así como explicar el comportamiento de las variables y descriptivo porque va a explicar el comportamiento de la variable en relación a las demás; las técnicas que se usaron fueron la entrevista, la observación, cuestionarios; parte de la población fueron diversas empresas el giro de transporte de carga, la muestra fue 40 empresas de transporte de carga. Con referente a la prueba de hipótesis se determinó que como resultado de la prueba realizada se acepta la hipótesis alterna, haciendo hincapié que el tratamiento de propiedades, planta y equipo y los estados financieros se encuentran relacionados. Como conclusión se planteó que: La relación que tiene el tratamiento contable de inmueble, maquinaria y equipo y los Estados económicos brindan una investigación sumamente excelente tanto para los inversionistas y para los interesados, para que así sepan cómo se están manejando sus inversiones.

Como lo mencionado líneas arriba al aplicar un procedimiento registrable a la inmueble, maquinaria y equipo esto puede dar a conocer tanto a los accionistas como a los inversionistas el reconocimiento de los activos.

Flores, Llana y Pareja (2017), en su tesis titulada: “NIC 16 y su incidencia en el estado de situación financiera de la empresa Service Center & Transport Viccar S.A.C. Periodo 2016”, presentada para obtener el título de Contadores Públicos, brindado por la Universidad Peruana de las Américas, quienes tuvieron como objetivo: Determinar la incidencia de la NIC 16 en el Estado de Situación Financiera de la empresa Service Center

& Transport VICCAR S.A.C., periodo 2016. Uso el método causal porque se va a verificar los efectos que tiene la NIC 16 en la información financiera, es un diseño no experimental y transversal. Como conclusión se planteó que: Al no realizar un adecuado tratamiento a los activos fijos no se encontraron contabilizados en su totalidad en el estado de situación financiera.

Luego de escudriñar en las investigaciones realizadas internacionalmente en años anteriores, en las bibliotecas especializadas de la Universidad Nacional de Loja (Ecuador), Universidad de Guayaquil (Ecuador), Universidad de Carabobo (Venezuela), Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano (Colombia), Universidad Politécnica Salesiana (Ecuador) y University of Twente (Países bajos), en relación a la variable dependiente y dependiente, se ha encontrado algunas investigaciones que cierta relación con el objetivo del presente trabajo de investigación y estas son:

Uchucry (2014), en su trabajo de investigación titulado: “Aplicación de la NIC 16 para la Correcta administración de la propiedad, planta y equipo de Necusoft CÍA. LTDA al 31 de diciembre de 2012”, presentada para obtener el título de Ingeniería en Contabilidad y Auditoría, brindado por la Universidad Nacional de Loja-Ecuador, quien obtuvo como primordial fin, lo siguiente: Aplicar la Norma Internacional de Contabilidad para obtener la correcta dirección de activos de la empresa y esto se va hacer hasta el 31 de diciembre del 2012. En la parte metodológica, tuvo como método el científico porque dio a conocer el proceso de las cuentas que fueron estudiadas; así como método deductivo ya que esto permitió laborarlo desde el enfoque general hacia lo particular, fue una investigación nivel descriptivo documental porque ayuda ampliar el conocimiento y no experimental porque no se va a demostrar nada, se utilizó las técnicas de la observación así como la investigación documental. Se obtuvo como resultado que al realizar los ajustes contables elaborado por un experto se revaluó parte del activo fijo según el modelo del costo porque esto fue reconocido como parte del gasto cuando se debió reconocer como parte del activo. Como conclusión se planteó que: La empresa al aplicar la NIC 16 se obtiene la información razonable y a la vez comparable, confiable tanto para los inversionistas y accionistas.

Franco (2015), en su tesis titulada: “La norma internacional de contabilidad 16 (NIC 16) Propiedades, Planta y Equipo y su impacto en los Estados Financieros Caso: Sal Marina S.A.”, presentada para obtener el título de Magíster en Tributación y Finanzas, otorgado por la Universidad De Guayaquil – Ecuador, tuvo como objetivo: Analizar el impacto de la

implementación de las NIIF's Nic 16 Propiedades, Planta y Equipo en los estados financieros de la empresa Sal Marina S.A. Los resultados que obtuvo fue que al adoptar las normas internacionales y al realizar la revaluación de los activos, esto generó que ciertos tributos a los que estaban afecto incrementarán. Concluyó que las Normas Internacionales necesitan ser analizadas así como detalladas con el propósito de reconocer los aspectos más significantes tomando en cuenta al impacto y a la medición.

Almeida (2016), en su tesis titulada: “Efectos de implementar la NIC 16 “Propiedad, planta y equipo” en la empresa Pipe and Supply Services SAS”, presentada para obtener el título de Especialista en normas contables, brindado por la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, tuvo como objetivo: Determinar los efectos de implementar la NIC 16 “Propiedad, planta y equipo” en la empresa Pipe and Supply Services SAS durante el año 2014. Con referente al aspecto metodológico tuvo un nivel descriptivo porque se basó en reconocer y poder obtener nuevos conocimientos, se realizó el método de estudio de caso porque al reconocer cuales fueron las características de esta empresa se tuvo como objetivo examinar distintas figuras del problema para poder realizar el análisis sobre aquellos efectos de implementar la Norma Internacional de Contabilidad 16, la población y la muestra es la empresa Pipe and Supply Services SAS. Como conclusión se planteó que: La empresa ya no suele depreciar en conjunto sino por separado ya que existe componentes significativos en la empresa de lo cual se tiene que realizar un método más apto, ya que si se aplica la parte que exige las normas tributarias esto no va a mostrar la realidad pero sí se usa lo que la Norma Internacional de Contabilidad 16 se va a demostrar la realidad de cómo se encuentra la empresa

Lankoulova (2015), in his thesis titled: “Measuring the performance of a transportation network cooperation between Logistics Companies”, presented designed for obtaining the name of Principal of Discipline in Occupational Info Equipment University of Managing and Authority University of Twent, Enschede, The Netherlands, The research was: Measure the operational performance of horizontal cooperation in the logistics industry with the help of Business Intelligence (BI) solutions. It was an investigation with Literature study and qualitative explorative case study and literatura findings and validation is interviews, survey and workshops. The results were that the measures used for the validation of the OTE framework and the dashboard prototype come from well accepted models of criteria for the purpose. The models were selected following a thorough literature review on

the subject and are compatible with the purposes of the solution designs. By way of a conclusion, it was identified that: The original strategy answer is an working performance dimension outline, called General Transports Efficiency that can be amount the efficiency of the transport action of slightly logistics facility breadwinner.

A continuación se detalla el enfoque histórico así como los de la componentización de activos incluida en la Norma Internacional de Contabilidad 16:

- En Agosto del 1980 se elaboró por primera vez el borrador para dar la discusión pública E18 acerca de la Contabilidad para la partida de Propiedad, planta y equipo.
- En Marzo de 1982 el borrador que se había elaborado fue aprobado ese año así como sustituyendo ciertas partes de de la Norma Internacional de Contabilidad 4 acerca de la depreciación.
- En Enero del 1983 fue una fecha práctica acerca de la Norma Internacional de Contabilidad 16 sustituyendo así al de Marzo del 1982.
- En Mayo del 1992 se elaboró otro borrador para una discusión pública E43.
- En Diciembre del 1993 se dio la Norma Internacional de Contabilidad 16 como parte de ser compatible con los Estados Financieros asimismo sustituyo tres interpretaciones de ciertas guías como las de Comité de interpretaciones 6, 14 y 23.
- En Enero del 1995 fue una fecha práctica acerca de la Norma Internacional de Contabilidad 16 sustituyendo a la de Diciembre del 1993.
- En 1998 la Norma Internacional de Contabilidad 16 fue revisado por el Comité de Normas Internacionales de Contabilidad 36 con el fin de que fuera coherente con la nueva adaptación de las Normas Internacionales de Contabilidad 22, 36 ,37.
- En Julio del 1999 fue una fecha práctica para las revisiones que fueron realizadas en 1998.
- El 18 de Diciembre del 2003 se obtuvo una versión ya revisada de la Norma Internacional de Contabilidad, emitida por Junta de Normas Internacionales de Contabilidad.

- En Enero del 2005 fue la fecha efectiva para la Norma Internacional de Contabilidad 16 sustituyendo a la de Diciembre del 2003.
- En Enero del 2013, la Norma Internacional de Contabilidad 16 fue modificado por mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera del Período del 2009-2011, modificando así el párrafo 8 refiriéndose a la separación de los componentes de la Norma Internacional de Contabilidad 16 empleándose de forma retroactiva de la misma forma que la Norma Internacional de Contabilidad 8.
- En Enero del 2014, la Norma Internacional de Contabilidad 16 fue modificado por el anual que aplica a las mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera del período 2010-2012, donde se aclaró los métodos que son aceptables para la depreciación así como la amortización.

En el párrafo 1 de la Norma Internacional de Contabilidad 16 menciona que tiene como objetivo determinar el tratamiento contable del inmovilizado material por tanto los clientes van a poder reconocer las inversiones que hicieron en los activos inmovilizados así como los cambios que se hayan realizado. Las principales dificultades que representa el reconocimiento del activo inmovilizado es la contabilización de los activos, el importe en los libros así como los cargos por la amortización y las pérdidas que se originan por el deterioro.

En el párrafo 9 de la Norma Internacional de Contabilidad 16 menciona que no se ha establecido una unidad de reconocimiento, por consiguiente se necesita la ejecución de juicios para poder aplicar los criterios de reconocimiento.

De igual importancia en el párrafo 44 de la Norma Internacional de Contabilidad 16 indica que será distribuido el importe inicial de un inmovilizado material de acuerdo a los componentes significativos a la vez esto originará que la depreciación se realice por separado.

De lo anteriormente expuesto, en el párrafo 45 de la Norma Internacional de Contabilidad 16 indica que se está permitido agrupar por componentes del activo, si son significativas debe ser dependiendo de la vida útil que tenga así como que coincida el método de depreciación; una vez que se empieza a depreciar por separado cualquier componente por

consiguiente se debe realizar la depreciación de igual manera para el resto de las partes del activo, pero en relación al costo total del mismo.

La componentización de activos es la separación de las partes del activo fijo en relación en sus partes más significativas, así como las diferentes vidas útiles, también los distintos períodos de depreciación ya que esto influye en la información financiera de la empresa que se están adaptando a la Normas Internacionales de Contabilidad, las partes del activo que lleguen a ser reemplazadas ya no serán contabilizadas como parte del gasto como suele ser aplicado, el tratamiento que se dará en adelante será de acuerdo a la Norma Internacional de Contabilidad 16, que determina que los repuestos va a ser tratado como parte del activo fijo.

De lo anteriormente expuesto, en el párrafo 8 de la Norma Internacional de contabilidad hace hincapié que las piezas de los repuestos suelen contabilizarlo como gasto del ejercicio cuando sean consumidas, cabe recalcar que las piezas importantes y el mantenimiento que se haga permanente en los equipos que se espere utilizar más de un ejercicio, se encuentran calificados como parte del inmovilizado material.

En el párrafo 44 de la Norma Internacional de Contabilidad 16 hace hincapié que la empresa va a distribuir el importe inicial comprendido dentro de Propiedad, Planta y Equipo, entre las partes que sean significativas y se depreciaran de forma independiente las partes; no obstante en el párrafo 45 de la Norma Internacional de Contabilidad 16 manifiesta que las partes significativas que se encuentran comprendidos en Propiedad, planta y equipo y que tienen la misma vida útil así como el método de depreciación, al igual que la vida útil esto puede agruparse para así poder determinar el cargo de la depreciación.

Sacoto, Rivera (2014), nos menciona que cuando se contabiliza los cambios del valor del activo pueden originarse por el desgaste a lo que está expuesto así como al valor posterior que pueden hacerse.

Las unidades vehiculares de las empresas como se encuentran en constante funcionamiento tienden a realizar muy a menudo revisiones así como cambios de repuestos, etc., además de cambios de los asientos u otros mantenimientos que se realizan, pero hay que tener en cuenta que esto sucede a menudo.

En estas ocasiones, la empresa debe de reconocer dentro del importe en libros los cambios de los repuestos del activo siempre y cuando se incurra en dicho costo además que debe de cumplir con el criterio de reconocimiento.

El activo es un recurso que se caracteriza por estar controlado por la propia empresa, así como se genere por los ejercicios anteriores, tal como que se espera obtener beneficios económicos (Maza, párr.1)

Para efecto contable, citamos a Núñez, Muñoz, Huamán y Ferré (2014), nos menciona que se va a reconocer como parte del activo siempre y cuando se cumplan con dos condiciones:

- a. Se debe tener la certeza que este activo va a generar beneficios económicos a las empresas; para ello se evaluará con gran exactitud si estos que se reconocen como activos van a generar beneficios económicos futuros.
- b. Se va a registrar el costo del bien siempre y cuando esto se pueda medir con fiabilidad.

De lo expuesto anteriormente, cabe mencionar que cuando se compra un activo, se debe reconocer las partes más significativas y en el caso de los gastos estos deben registrarse por cada elemento. El motivo de registrar separado es para que el importe de la depreciación se aprecie por cada elemento.

Effio (2017), se reconocerá como un inmueble, maquinaria y equipo cuando sea posible de que se obtenga beneficios monetarios por ese desembolso pero también se debe de reconocer como un activo cuando tenga significancia siempre y cuando tengan correlación al coste total del activo. El reconocimiento del costo total del activo registrado en el valor en manuales culminará cuando el activo se halle en el territorio indicado para poder darlo en funcionamiento.

De lo cual al reconocer la parte del activo significativo esto también se va a mostrar en los Estados Financieros, por ejemplo en el estudio de situación financiera también cabe mencionar al estado de resultado.

Para efectos tributarios se debe de basar según las normas tributarias aunque a la fecha estas no hayan establecido cuando reconocer los elementos de los EE.FF., la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria en el artículo 23 mostrado en el Reglamento de la Ley del Impuesto a la Renta menciona que se reconocerá como activo

siempre y cuando sea mayor a ¼ UIT (Unidad Impositiva Tributaria), en todo caso si el monto del activo fijo fuese menor el contribuyente tiene la posibilidad de considerarlo como si fuera parte del gasto del ejercicio, pero hay que tener en cuenta que el artículo 23 especifica que no resultará aplicable cuando los bienes sean parte de un activo elemental para su funcionamiento.

Cabe mencionar que la empresa tiene la posibilidad de considerar el activo como un gasto o también poder activarlo siempre y cuando no sea mayor a ¼ UIT (Unidad Impositiva Tributaria).

a. Probabilidad de beneficios económicos

Cabe precisar que los beneficios económicos futuros con referente al inmueble, maquinaria y equipo deben de aportar ya sea directo. Los beneficios económicos futuros relacionado a la Norma Internacional de Contabilidad 16, contribuyen a la empresa en ciertas ocasiones. Como modelo mencionamos lo siguiente: un componentes de inmueble, maquinaria y equipo ya sea individual o en conjunto de otros componentes del mismo, llega a ser utilizado para los servicios que pueda ofrecer la empresa, en este caso como las empresas son de transportes de carga el servicio que brindarían sería servicio de transporte de carga; además también puede ser transferidos los elementos de inmueble, maquinaria y equipo por parte de la sociedad.

De lo expuesto anteriormente, un bien no podrá ser reconocido como detalla la Norma Internacional de Contabilidad 16, eternamente cuando se estime que el desembolso que se realiza en un futuro no vaya a brindar beneficios económicos futuros para la empresa; en este caso se debe reconocerse como un gasto y esto se reflejará en el Estado de Resultados, donde se mostrará el importe del gasto.

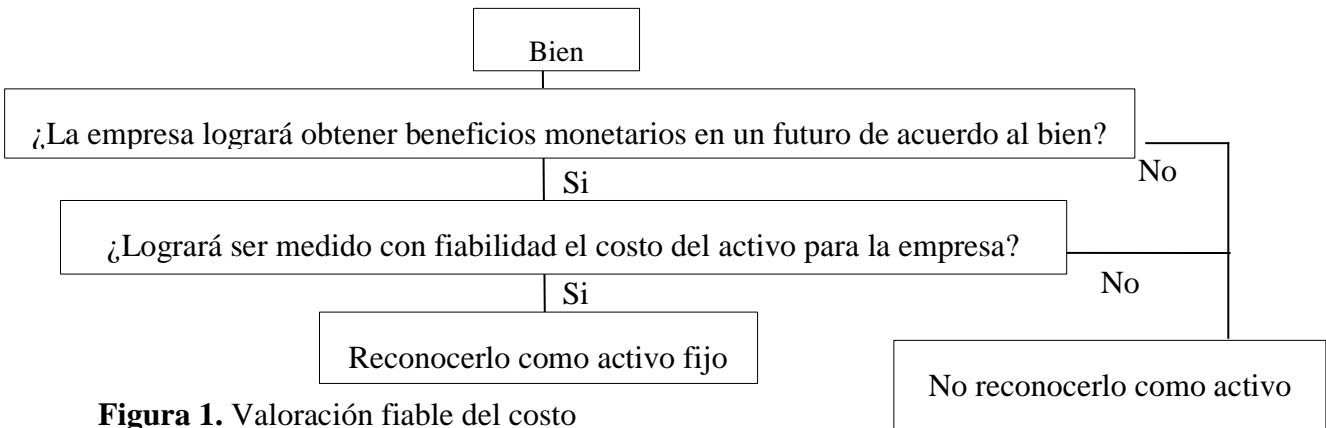


Figura 1. Valoración fiable del costo

b. Medición inicial de los activos

Según Zapata (2017), nos menciona que la medición inicial de los activos implica reconocer el activo con su correspondiente precio de compra, además de los impuestos y derechos de importación. La manera de medir el costo será desde la adquisición del bien y el importe del bien; además este se medirá por el valor razonable, esto es el valor pactado entre el vendedor y el comprador.

De lo expuesto anteriormente, para que un componente de inmueble, maquinaria y equipo logre ser medido, se deberá de medir por el costo.

a. Componentes del costo

Comprende:

- Monto de la compra, contenidos los impuestos indirectos que no van a ser recuperados, aranceles de importación, pero después de deducir todos las rebajas y/o descuentos que se hayan realizado.
- Los costos que inciden directamente en la ubicación del activo, así como los costos de los beneficios que se le brindan a los empleados, costos de entrega del activo y los de administración, así como los demás costos para poner en funcionamiento y los honorarios de los profesionales.
- Los costos que tengan que ver con el desmantelamiento y el retiro del activo; estos son los costos que se generan para que entre en funcionamiento el activo. Asimismo los costos por desmantelar y trasladar el activo se registrarán como provisiones futuras.

b. Medición del costo

El costo del activo será equivalente al importe pagado y también la fecha inicial de declaración; si el pago se llega a realizar después de la fecha acordada a esto va a generar intereses, de los cuales se va a reconocer según la Norma Internacional de Contabilidad 23.

Algunas partes de los elementos del inmueble, maquinaria y equipo pueden que haya sido adquirido a través de un cambio o de varios cambios no monetarios (no hay movimiento de dinero).

De lo anteriormente expuesto, en el caso de permuta de activos (intercambio de activos) se va a medir sobre la base de inmueble, maquinaria y equipo se va a

medir ya sea que se haya adquirido uno solo o varios activos por no monetario. En este caso se medirá según el valor razonable.

Según Sánchez, Figueroa (2015), nos menciona que el desgaste es la disminución del valor de un activo fijo, por ser resultado de su devenir obsoleto, esto incluye a la depreciación y al deterioro del valor.

Según Giraldo (2014) nos indica que la depreciación es la disminución del valor del activo, esto es debido al transcurso del tiempo y a la obsolescencia del activo.

Cabe señalar que cuando exista un componente de inmueble, maquinaria y equipo que sea demostrativo con concordancia al coste total del componente, esto debe llegar a ser separado para depreciado por partes, ya que este elemento cuenta va a contar con una vida útil distinta.

Cuando existan elementos que no tienen significancia con relación al costo del componente, la empresa decidirá si lo deprecia de forma separada o no. Si la empresa va depreciando de manera separada los que son significantes de los elementos de la Norma de Contabilidad 16, también debe hacerlo con los demás elementos.

El cargo por la depreciación correspondiente de cada período se reconocerá en el resultado del período, no obstante este haya sido considerado como parte del importe en libros de otro activo.

Con referente al método de depreciación utilizado va a reflejar el modelo con el arreglo donde será consumido, por parte de la empresa, los beneficios que se esperan recibir en el futuro con referente al activo.

El método de depreciación que se va aplicar al activo se tiene que revisar como mínimo al culminar el ejercicio anual, si en caso hubiese un cambio significativo en el modelo se tendrá que cambiar para poder reflejar el nuevo modelo, este cambio mencionado tendrá que ser reflejado como parte de la estimación contable de acuerdo a lo que menciona la Norma Internacional de Contabilidad 8.

Cabe mencionar que se podrán utilizar diversos métodos de depreciación para poder distribuir el importe depreciable de manera sistemática con referente a la vida útil del activo; entre ellos está el método lineal, el método de depreciación decreciente así como el método de depreciación de acuerdo a las unidades de producción.

El método de depreciación lineal va a dar lugar a un cargo que va a ir disminuyendo con referente a la vida útil del activo, no obstante no cambie el valor residual; en el caso del método de depreciación decreciente este va a dar lugar a un cargo correspondiente que va a ir disminuyendo con referente a la vida útil del activo y el método de depreciación de acuerdo a las unidades de producción va a dar lugar a un cargo según la producción que se desea esperar. De lo cual la empresa deberá elegir qué tipo de depreciación le será más óptimo siempre y cuando este refleje el modelo esperado para generar los beneficios económicos futuros.

Pontet y Pintos (2016) indica que la empresa tendrá que evaluar en cada ejercicio si existe indicios de que el activo se encuentre deteriorado, si llega a existir la empresa tendrá que estimar el importe que va a ser recuperable del activo.

De lo anteriormente expuesto, para poder identificar si el activo se encuentra deteriorado deberá aplicar la Norma Internacional de Contabilidad 36, de lo cual señala que como la empresa debe seguir para su revisión del monto en los libros de los activos, siempre y cuando se determine que va a ser recuperable el activo y cuando se debe de reconocer.

Luego que se da el reconocimiento inicial del activo, la NIC 16, esto nos facilita en escoger entre dos modelos de mediciones posteriores, el modelo del costo a lo que se refiere en el párrafo 30 de la Norma Internacional de contabilidad 16 y en el modelo de revaluación a lo que se refiere en el artículo 31 de la Norma Internacional de Contabilidad 16.

Según Effio (2017) manifiesta que el valor posterior va a depender de la empresa porque este elegirá como política contable el modelo que se menciona en el párrafo 30 el modelo del costo o sino el modelo de revaluación mencionado en el párrafo 31.

a. Modelo del costo

A lo que relata en el artículo 30 en la Norma Internacional de Contabilidad 16, nos indica que el modelo del costo, es referible después de reconocer el activo ya que este será registrado por el importe del costo menos el monto de la depreciación acumulada además del importe registrado de las pérdidas que hayan sido acumuladas por el deterioro que se haya realizado del valor.

b. Modelo de revaluación

A lo que se describe en el párrafo 31 en la Norma Internacional de Contabilidad 16, nos menciona que posteriormente haya sido reconocido el activo y de lo cual

el activo haya sido revaluado se medirá siempre y cuando por su fiabilidad, se registrará el valor revaluado menos el monto de la devaluación acumulada además de las desgastes que hayan sido acumuladas por el deterioro del valor que se haya realizado del valor durante el transcurso del tiempo.

Las revaluaciones que se den recurrentemente va a depender de los cambios que se de en el importe razonable de la maquinaria siempre y cuando se encuentren revaluando. Cuando exista que el valor razonable se diferencia significativamente de propiedad, planta y equipo, será necesaria una nueva revaluación.

De lo expuesto en párrafos anteriores la componentización al realizar la separación de los activos fijos y separarlos entre las partes que sean significativas, con las vidas útiles diferentes así como de los períodos de las depreciaciones genera un gran impacto en la Información financiera de la empresa de lo cual se expresa lo siguiente:

Según Ochoa (2018), en su Tesis: Información financiera, donde la base viene a ser las investigaciones de los Estados Financieros, nos menciona que: La información financiera proviene como resultado de la contabilidad para poder dar uso para el análisis así como la interpretación de aquellos estados financieros.

La información financiera está integrada por la información cuantitativa de la empresa mencionada en términos monetarios, así como la información cualitativa, al igual que la descriptiva ya que este demuestra la ejecución de la empresa, así como la posición de estas, de lo cual el principal objetivo va a llegar a ser la ocupación de disposiciones que tomen los accionistas de las sociedades de transportes de carga.

El beneficio que viene a dar la contabilidad viene a ser los estados financieros de lo cual a través de estos se va a brindar información para que evalúen como se encuentra el desenvolvimiento de las empresas, ya que así también se va a poder verificar como se encuentra el comportamiento a futuro del estado de flujo de caja en empresas de transporte de carga, entre otros aspectos.

Álvarez (2016), nos menciona que la información financiera llega a ser ventajoso y beneficioso para la toma de decisiones para los dueños, u otras personas interesadas, la información tiene características cualitativas que se encuentran mencionadas por la NIIF A4.

De ello es importante que los componentes sean definidos para así lograr el reconocimiento de las transacciones que se realizan para así a su registro contable. De lo

mencionado anteriormente, los estados financieros vienen a ser: la etapa de contexto económica y la etapa de consecuencias.

Los inversionistas, los prestamistas y otros proveedores y acreedores, no pueden solicitar de manera directa la investigación financiera de la empresa y solo deben conformarse con la información financiera que les brindan.

La información financiera refuerza a la empresa a tomar decisiones, a la vez de poder calcular el pago de los impuestos, así como también ayuda a facilitar los préstamos en las entidades bancarias a la vez de conocer fueron los resultados que se obtuvo del ejercicio económico y contable.

Pacheco (2017), nos manifiesta que la información financiera refleja los efectos financieros de las transacciones y otros sucesos, agrupándolos en grandes categorías de acuerdo con sus características económicas. Estas grandes categorías son los elementos de la situación financiera y el estado de resultados.

Reyes (2015) nos menciona que el Estado de Situación Financiera llega a mostrar a las empresas el grado de liquidez para poder solventar las obligaciones a pagar a la vez de determinar si la empresa es solvente pero esto a una fecha determinada. El estado de situación financiera viene hacer un reporte financiero porque este va a brindar información ya sea a los inversionistas, accionistas, bancos en un determinado periodo, donde este debe estar detallado las partes de la situación financiera.

Como las Normas Internacionales de Contabilidad define al contexto económico como un estado que muestra en un tiempo determinado el detalle de los activos, pasivos y el patrimonio generando consigo una estructura financiera para poder explicar a la empresa cuanto es lo que tiene de inversión y cuánto es el financiamiento que tiene.

La empresa presentará en el Estado de Situación Financiera partidas que van a ser adicionales siempre y cuando sea notable para entender la situación financiera. Así como que las Normas de Contabilidad no determina ni el orden ni el formato en que la empresa va a presentar las partidas; en el párrafo 54 de la Norma Internacional de Contabilidad menciona que se va a enumerar las partidas siempre y cuando sean diferentes ya sea en naturaleza o en función como para poder justificar la presentación de lo separado.

Chavarría y Roldan (2016) nos menciona que el fin del Estado de Situación Financiera es demostrar en una fecha determinada cuanto es de activo y patrimonio tiene la

empresa en una fecha dada, para así demostrar los elementos de los activos, pasivos y patrimonio de lo cuales sean reales para así poder mostrar los datos reales en los libros correspondientes.

a. Activo

El activo viene a ser controlado por las empresas además de ser identificado a la vez de ser cuantificable pero en términos que beneficien a la empresa, pero esto va a ser de acuerdo a las operaciones que se hayan realizado anteriormente, pero que esto haya afectado en lo económico.

Los activos de las empresas de transporte de carga son: las unidades de transporte que tienen.

b. Patrimonio

El capital contable viene a ser usado por las empresas con el fin de lucro, el capital contable viene a ser el valor excedente de todos los activos de la sociedad una vez disminuido todas las obligaciones que tengan a esto se le conoce como ecuación contable.

El estado de resultados según Vallado y Fernández (2015), nos menciona que es importante para la empresa, porque este demuestra la información exacta sobre las operaciones hechas durante un tiempo determinado.

Mercedes (2016), nos menciona que el Estado de Resultados nos muestra cuanto de ganancia y pérdida de las empresas ya sea de cualquier giro de negocio durante en un tiempo determinado. Es un reporte financiero donde se va a informar detalladamente y separadamente como se llegó a obtener la ganancia dentro del periodo contable. El Estado de resultados se encuentra compuesto por los ingresos, costos y gastos.

Ferrer (2017) nos indica que el Estado de Resultados tiene como objetivo demostrar el resultado de la empresa que se ha desarrollado durante el ejercicio económico y contable de la empresa.

a. Gastos

El costo y el gasto vienen a ser el incremento de todos los activos y la disminución de todos los pasivos de las sociedades de envío de carga, esto durante un tiempo determinado, con la finalidad de producir ingresos para la empresa

b. Utilidad o pérdida

La utilidad viene a ser la diferencia de la agregación de todas las entradas restando todos los egresos que se haya realizado en un tiempo determinado. En cambio cuando se habla de pérdida equivale mencionar que la empresa ha tenido más gastos que entradas durante un tiempo fijo.

Sobre la base de la realidad problemática se presentará y se planteará los siguientes problemas de investigación:

¿Cómo es la componentización de activos fijos y la información financiera en empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018?

En tanto los problemas específicos son los siguientes:

¿Cómo es el activo en las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018?

¿Cómo es el desgaste en las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018?

¿Cómo es el valor posterior en las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018?

¿Cómo es el estado situación financiera en las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018?

¿Cómo es el estado de resultados en las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018?

El presente trabajo de investigación se argumenta de manera teórica, puesto que esta investigación fue realizada según la Norma Internacional de Contabilidad 16 asimismo el tratamiento contable que se dio a la Propiedad, Planta y Equipo de las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria.

El presente trabajo de investigación se argumenta de modo metodológica, puesto que se han aplicado métodos que tiene como objetivo, la recolección de datos y el previo análisis para poder alcanzar los resultados.

La presente investigación se argumenta de manera práctica, puesto que sirve como un instrumento guía en empresas de transportes o de otro rubro, porque se ha establecido un proceso de aplicación y determinación para el sector de activos.

De igual modo, para poder plantear el presente trabajo de investigación se estableció la siguiente hipótesis general.

La Componentización de activos fijos incide en la información financiera en empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018

Ahora como siguiente paso de la realidad problemática veremos los objetivos generales de la investigación:

Analizar la componentización de activos fijos y la información financiera en empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018.

Como objetivos específicos son los siguientes:

Analizar el activo en las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018.

Analizar el desgaste en las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018.

Analizar el valor posterior en las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018.

Analizar el estado de situación financiera en las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018.

Analizar el estado de resultados en las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018.

II. MÉTODO

2.1. Tipo y diseño de investigación

2.1.1. Enfoque

La presente investigación es de enfoque cuantitativo, el cual consiste en analizar una determinada realidad a partir de medidas numéricas y análisis estadísticos para así prescribir predicciones o modelos de comportamiento del fenómeno o del problema (Sampieri, 2014).

Completo a ello, se puede entender que la investigación a realizar debe seguir un orden de pautas, dicha acción es necesaria para obtener los resultados que deseamos, y analizar la relación existente o no existente entre ambas variables en cuestión.

2.1.2. Tipo.

La presente tesis es una investigación de tipo básica, esto es debido ya que se busca complementar las investigaciones existentes sobre la componentización de activos fijos e información financiera, con el fin de que el trabajo realizado sirva como futuro apoyo en la mejora de estos temas necesarios en el ámbito mundial y nacional.

Dependiendo del objetivo de la investigación se logra establecer el tipo de la investigación a lo que corresponde: esto se debe de realizar antes del plan de la investigación que se presente, con la finalidad de tener definido lo que se proyecta a realizar y el tipo de investigación que se anhela obtener (Carrasco, 2017).

La metodología aplicada para este trabajo de investigación es el estudio de casos, porque pretende reconocer las características que llegan a ser comunes en los estudios de investigación, el fin es demostrar cómo estas características llegan a influir en un sistema o en un grupo de personas o empresas (Muñoz, 2014).

2.1.3. Nivel

El nivel de investigación llega a estudiar el grado de profundidad de ciertos fenómenos o formas en la existencia social. Los niveles de investigación llegan a explicar el grado de profundidad del análisis y el conocimiento que se llega a obtener del tema del que se investiga (Valderrama, 2015, p. 167).

La presente indagación es de nivel descriptivo de lo cual trata de describir y medir las características de los hechos o fenómenos. Según Hernández (2014) nos menciona que el nivel característico busca puntualizar cuáles son las peculiaridades de las comunidades que se esté sometiendo a análisis; de lo cual lo que pretende es recolectar información ya sea de manera individual o en conjunto respecto a las variables que se estén tomando de estudio.

2.1.4. Diseño

Esta investigación se caracteriza por no realizar manipulación de la variable independiente. Se sustrae a contemplar los fenómenos en su forma natural para luego llegar a ser analizado, es decir, no hace ninguna transformación de la realidad (Pino, 2018).

El diseño de la presente investigación será no experimental, parte que no se encuentra sujeto a ninguna comprobación ni demostración científica, en otras palabras, no se va maniobrar la variable 1 componentización de activos fijos, ni la variable 2 información financiera.

2.1.5. Corte

El presente trabajo de investigación es diseño transversal porque consisten en recolectar información con el fin de describir las variables y estudiar su comportamiento en un mismo tiempo o en un momento de tiempo único (Pino, 2018).

2.2. Operacionalización de variables

2.2.1. Componentización de activos fijos

Sacoto, Rivera (2014), nos menciona que cuando se contabiliza los cambios del valor del activo pueden originarse por el desgaste a lo que está expuesto así como al valor posterior que pueden hacerse

2.2.2. Operacionalización de información financiera

Pacheco (2017), nos menciona que la información financiera refleja los efectos financieros de las transacciones y otros sucesos, agrupándolos en grandes categorías de acuerdo con sus características económicas. Estas grandes categorías son los elementos de la situación financiera en el balance y el estado de resultados.

2.2.3. Cuadro de operacionalización

Tabla 1 Componentización de activos fijos y su incidencia en la información financiera en las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018

HIPÓTESIS GENERAL	VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	TÉCNICA
La componentización de activos fijos incide en la información financiera en empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, 2018	Componentización de activos fijos	Sacoto, Rivera (2014), nos menciona que cuando se contabiliza los cambios de valor del activo pueden originarse por el desgaste a lo que está expuesto así como al valor posterior que pueden hacerse.	La componentización de activos es la separación de las partes del activo fijo en relación en sus partes más significativas, así como las diferentes vidas útiles, también los distintos períodos de depreciación ya que esto influye en la información financiera de la empresa que se están adaptando a la Normas Internacionales de Contabilidad, las partes del activo que lleguen a ser reemplazadas ya no serán contabilizadas como parte del gasto como suele ser aplicado, el tratamiento que se dará en adelante será de acuerdo a la Norma Internacional de Contabilidad 16, que determina que los repuestos va a ser tratado como parte del activo fijo.	Activo	Probabilidad	Estudio de caso
					Medición inicial de los activos	
				Desgaste	Depreciación	
					Deterioro del valor	
	Información Financiera	Pacheco (2017), nos menciona que la información financiera refleja los efectos financieros de las transacciones y otros sucesos, agrupándolos en grandes categorías de acuerdo con sus características económicas. Estas grandes categorías son los elementos de la situación financiera y el estado de resultados	La información financiera está integrada por la información cuantitativa de la empresa mencionada en términos monetarios, así como la información cualitativa, al igual que la descriptiva ya que este demuestra la ejecución de la empresa, así como la posición de estas, de lo cual el principal objetivo va a llegar a ser la ocupación de disposiciones que tomen los accionistas de las sociedades de transportes de carga.	Valor posterior	Modelo del costo	
					Modelo de revaluación	
				Estado de situación financiera	Activo	
					Patrimonio	
				Estado de resultados	Gastos	

2.3. Población, muestra

2.3.1. Población

Pino (2017), nos alude que la cantidad de estudio es un conjunto determinado ya sea de elementos, cosas u objetos, de lo cual se puede conversar de población a la naturaleza de habitantes, de familias, de instituciones, automóviles, etc. También conocido como población estadística, que viene a ser la totalidad de la medida de las variables que se encuentran en estudio. En otras palabras, la población es el conjunto que se tomará como base de estudio, por tener aspectos similares en un lugar y en un periodo determinado.

Para el presente trabajo de investigación se ha solicitado a la Municipalidad de La Victoria la información respectiva acerca de las empresas de transporte de carga ubicadas en este distrito, teniendo la data de 3 empresas.

2.3.2. Muestra

Ferreira y De Lonha (2014) nos alude que, el ejemplo que se llega a obtener por los procedimientos realizados por la recolección de los datos del actual compromiso de indagación, este llega a aprobar el resultado que se haya obtenido de la población (p.56).

Para el presente trabajo de investigación la muestra es equivalente a 6 estados financieros de las 3 empresas a estudiar la componentización de activos fijos en las empresas de transporte de carga.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

2.4.1. Técnicas de recolección de datos

Se considera como investigación en inicial petición como habilidad de recaudación de fundamentos mediante la interrogación de los individuos cuyo propósito es llegar a obtener las medidas de los conceptos que llegan a ser resultado de la problemática de investigación (López y Fachelli, 2015).

Para el presente trabajo de investigación se va aplicar el análisis documental, porque este consiste en seleccionar las ideas relevantes de un documento como fin de pronunciar el contenido de la información y la observación (Tamayo y Silva, s.f.)

2.4.2. Instrumentos de recolección de datos

Se designa como instrumentos a aquellos medios y/o materiales que son usados en busca de recolectar información para los fines de la investigación, esto puede ser elaborado por el investigador (Valderrama, 2015).

En este trabajo de investigación se usó como instrumentos de recolección de datos las fichas documentarias que son los estados financieros de las 3 empresas de transporte de carga del ejercicio 2018, así como las notas respectivas además del registro de los activos, como se detalla a siguiente:

Tabla 2 *Ficha documentaria de la Empresa de transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.*

	Documentos	Entregado	Componentización	Incidencia de la componentización
Estados financieros del ejercicio 2018	Estado de situación financiera	X		X
	Estado de resultado	X		X
	Notas	X		X
	Registro de activos del ejercicio 2018	X		
	Cuadernillo informativo de los camiones y tráileres	X		
	Valuación contable	X	X	

Fuente: Elaboración propia

Tabla 3 *Ficha documentaria de Selva Mia Express S.A.C.*

	Documentos	Entregado	Componentización	Incidencia de la componentización
Estados financieros del ejercicio 2018	Estado de situación financiera	X		X
	Estado de resultado	X		X
	Notas	X		X
	Registro de activos del ejercicio 2018	X		
	Cuadernillo informativo de los camiones y tráileres	X		
	Valuación contable	X	X	

Fuente: Elaboración propia

Tabla 4 Ficha documentaria Shalom Empresarial S.A.C.

Documentos		Entregado	Componentización	Incidencia de la componentización
Estados financieros del ejercicio 2018	Estado de situación financiera	X		X
	Estado de resultado	X		X
	Notas	X		X
	Registro de activos del ejercicio 2018	X		
	Cuadernillo informativo de los camiones y tráileres	X		
	Valuación contable	X	X	

Fuente: Elaboración propia

2.5. Procedimiento

Para realizar la recolección de la ficha documentaria se planifico los siguientes momentos estableciendo los días y el horario en los que se pudo recolectar la información junto con la empresa valuadora así como los jefes de operaciones de las 3 empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria.

Se solicitó el permiso correspondiente, para poder realizar la investigación así mismo se explicó al gerente, administrador y al jefe de operaciones el objetivo de la presente investigación así mismo se les entrego la hoja de consentimiento informado.

2.6. Métodos de análisis de datos

Los datos que se logró obtener en este trabajo de investigación fueron mediante la aplicación de técnicas e instrumentos que ya fueron mencionados anteriormente, ya que esto se logró mediante el Área de contabilidad, la empresa valuadora y el jefe de operaciones.

2.7. Aspectos éticos

Los resultados que fueron obtenidos mediante la aplicación de las técnicas utilizadas mencionadas anteriormente, han sido dados para el presente trabajo de investigación de lo cual esto se adecua a la ética profesional así como los principios morales y sociales, mediante lineamientos y como los reglamentos de comportamiento.

Dentro del compromiso de la Universidad Cesar Vallejo, en uno de sus artículos del código de ética, nos indica lo siguiente:

En el artículo 6 de la Universidad Cesar Vallejo, nos puntualiza en sus lineamientos el valor de la Honestidad, en relación a este principio mencionado existen diversidades que son indiscutibles los regímenes a los que se debe de regir para así poder dar a conocer y expresar que nuestra información va a ser honesta y clara en cierto punto ya que el trabajo de investigación ha de ser incuestionable y a la vez va a manifestar a los futuros investigadores de tal modo que, al ser leales con los derechos y mencionando el aporte de aquellos autores y colocando en manifiesto de que autor viene tal referencia nos sustenta para así poder recabar la tesis, de tal modo para que sea confiable.

En el artículo 9 de la Universidad Cesar Vallejo, nos puntualiza el valor de la Responsabilidad, donde aquí la investigación debe de cumplir con los lineamientos en los aspectos de materia legal y de seguridad, que se llega a obtener de las condiciones del presente trabajo de investigación.

III. RESULTADOS

3.1. Resultados descriptivos

3.1.1. Reconocimiento de los activos aptos para la componentización

a. Empresa de transporte de pasajeros carga Cavassa S.A.C.

Es una empresa privada con 25 años dedicada al servicio de transporte terrestre a nivel nacional, con destino a Caraz, Huaraz, Piura, Sullana, Chiquian, Cusco, Nazca, Chiclayo.

Al 31 de Diciembre del 2018, la presente empresa cuenta con 6 unidades de transportes de los cuales antes de comenzar las operaciones están fueron inspeccionadas y arregladas para el correcto funcionamiento además de contar con las mejores condiciones para realizar el mantenimiento vehicular.

Los activos son los siguientes:

- Vehículos Nissan
- Vehículos Jack
- Camioneta Hyundai
- Scania D4H922
- Equipo de cómputo

Registro de Activos

Empresa de transporte de pasajeros y carga

Transporte de carga

Ruc: 20206872234

Concepto o glosa: Cálculo de la depreciación mensual de activo fijo

Periodo: 2018

Cod	Descripción	Fecha adquisición	Fecha de Baja	Motivo de Baja	% Dep	Valor al 31/12/18	Depreciación acumulada	Depreciación 2018	Total Depreciación 2018
1	Vehículos Nissan	20/11/2014			20%	108,781.95	68,895.24	21,756.39	90,651.63
2	Vehículos Jack	05/09/2014			20%	209,303.77	139,535.85	41,860.75	181,396.60
3	Camioneta Hyundai	12/11/2014			20%	66,642.85	42,207.14	13,328.57	55,535.71
4	Scania D4H922	10/08/2014			20%	303,869.12	207,643.90	60,773.82	268,417.72
5	Equipo de cómputo	20/01/2016			25%	3,701.23	2,775.92	925.31	3,701.23
Totales							461,058.04	138,664.85	599,702.89

Figura 2. Registro de activos de la Empresa de Transporte de pasajero y carga Cavassa

b. Selva Mia Express S.A.C.

La presente empresa cuenta con más de 5 años en el mercado dedicada al servicio de transporte de carga por carretera, con destino a Moyobamba, Nueva Cajamarca, Tarapoto, Iquitos, Huánuco y Pucallpa.

Al 31 de Diciembre del 2018, la presente empresa cuenta con 7 unidades de transportes de los cuales antes de comenzar las operaciones están fueron inspeccionadas y examinadas para el correcto funcionamiento además de contar con las mejores condiciones para realizar el mantenimiento vehicular

Los activos son los siguientes:

- Camioneta Pick Up
- Furgón Isuzu
- Tolda Isuzu
- Vehículo Varios
- Camión Placa B9N
- Contenedor camión
- Otros contenedores
- Tanques de cisterna
- Montacargas Toyota
- Costo Muebles Enseres
- Monitor Lcd
- Evaporada
- Hidrolavadora
- Costo equipo diversos

Registro De Activos

Selva Mia Express S.A.C.

Transporte De Carga

Ruc: 20556335177

Concepto o Glosa: Cálculo de la depreciación mensual de Activo Fijo

Periodo: 2018

Cod	Descripción	Fecha Adq.	Fecha De Baja	Motivo De Baja	% Dep	Valor Al 31/12/18	Depreciación Acumulada	Depreciación 2018	Total Depreciación 2018
1	Inmuebles Maq Y Equipo	27/06/2016			10%	72,399.32	12,884.20	107.37	12,991.57
2	Camioneta Pickup 2010/2010	03/10/2017			20%	83,059.00	33,223.64	138.43	33,362.07
3	Furgón Isuzu Placa A&V 885 2010/2010	16/04/2015			20%	178,941.18	71,576.44	298.24	71,874.68
4	Tolva Isuzu Placa A&T 935 2010/2010	18/05/2016			20%	257,338.82	97,721.06	407.17	98,128.23
5	Vehículo Varios	05/04/2014			20%	549,698.53	361,069.49	1,504.46	362,573.95
6	Camión Placa B9n 2011/2010	23/07/2016			20%	164,055.04	32,811.00	136.71	32,947.71
7	Contenedor Camión Vpn-925 20100-2010	08/08/2016			20%	164,055.04	32,811.00	136.71	32,947.71
8	Otros Contenedores	05/10/2017			10%	131,147.61	15,331.19	127.76	15,458.95
9	Tanques De Cisterna	12/12/2017			10%	49,529.30	7,429.41	61.91	7,491.32
10	Montacargas Toyota	15/12/2018			10%	6,000.00		-	-
11	Costo Muebles Enseres	28/10/2016			10%	15,694.00	9,227.25	76.89	9,304.14
12	Monitor Lcd	05/11/2017			25%	591.53	100.20	0.33	100.53
13	Evaporada (Ventilador)	10/10/2018			10%	9,293.31		-	-
14	Hidrolavadora 8 Oc 05/11 Serie 010325	05/07/2018			10%	16,963.03		-	-
15	Costo Equipo Diversos	20/02/2016			10%	67,796.00	36,128.47	301.07	36,429.54
Totales							45,455.92	378.30	45,834.22

Figura 11. Registro de activos de Selva Mia Express S.A.C.

c. Shalom Empresarial S.A.C.

La presente empresa cuenta con 10 años dedicada al servicio de transporte y distribución de envíos urgentes de encomiendas y carga, con, destino a Huancayo, Chimbote, Trujillo, Piura, Cajamarca, Arequipa, Juliaca, Tacna; con metas de expansión y especialización en el rubro.

Al 31 de Diciembre del 2018, la empresa cuenta con 7 unidades de transportes de los cuales antes de comenzar las operaciones éstas fueron inspeccionadas y examinadas para el correcto funcionamiento además de contar con las mejores condiciones para realizar el mantenimiento vehicular.

Los activos son los siguientes:

- Camioneta Hyundai modelo Porter
- Camión Furgón
- Camión Furgón
- Camioneta Hyundai H1VAN
- Camión Furgón Freightliner
- Camión
- Furgón

Registro De Activos

Empresa De Transportes Shalom Empresarial S.A.C.

Ruc: 20512528458

Concepto o Glosa: Cálculo de la depreciación mensual de activo fijo

Periodo: 2018

Cod	Descripción	Fecha Adquisición	Fecha De Baja	Motivo De Baja	% Dep	Valor Al 31/12/18	Depreciación Acumulada	Depreciación 2018	Total Depreciación 2018
1	Camioneta Hyundai modelo Porter	20/10/2016			20%	51,490.58	12,014.47	10,298.12	23,170.77
2	Camion Furgon	16/04/2017			20%	138,667.27	20,800.09	18,488.97	39,289.06
3	Camion Furgon	28/05/2017			20%	285,292.01	38,038.93	33,284.07	71,323.00
4	Camioneta Hyundai H1VAN	28/06/2017			20%	54,475.00	6,355.42	5,447.50	11,802.92
5	Camion Furgon Freightliner	03/10/2017			20%	51,901.63	2,595.08	5,190.17	7,785.25
6	Camión	05/10/2017			20%	278,904.34	13,945.22	4,648.41	18,593.63
7	Furgon	17/07/2017			20%	84,487.61	8,448.76	1,491.46	9,940.22
Totales						945,218.44	80,565.05	78,848.70	159,413.75

Figura 19. Registro de Activos de Shalom Empresarial S.A.C.2018

3.1.2. Disgregación de los componentes significativos

a. Empresa de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.

Se solicitó a la empresa Truck Motors S.A. un cuadernillo técnico donde figuren las partes así como los repuestos de una unidad de transporte. Se procedió a contratar a una empresa valuadora con el fin de que pueda establecer los años de vida útil de las partes de las unidades de transporte basado según el cuadernillo brindado por la empresa Truck Motors S.A., del informe recibido por la empresa valuadora se resumió la siguiente información:

Detalle	Vehículos Nissan Total	Vehículos Jack Total	Camioneta Hyundai Total	Scania D4H922 Total
Chasis	57,150.00	45,150.00	13,704.00	69,881.50
Tren Motriz	24,688.75	82,203.21	21,799.10	128,409.31
Caja de cambios	1,516.00	14,617.80	1,516.00	13,518.40
Del sistema de combustible	1,962.31	8,792.31	1,962.31	8,352.31
Del sistema de admisión de aire	1,785.00	3,821.00	1,810.00	3,114.30
Suspensión	2,030.50	3,531.50	1,531.50	3,531.50
Sistema neumático y frenos	1,200.00	5,200.00	1,200.00	6,700.00
Aros y Neumáticos	750.00	3,140.70	780.00	3,580.00
Carrocería-Sitio de asientos	7,577.37	15,233.00	12,167.85	15,233.00
Cuerpo de la carrocería	5,350.00	8,968.00	5,300.00	22,615.00
Sistemas exteriores	1,300.00	7,244.00	1,400.00	7,235.50
Sistemas interiores	500.00	7,542.30	750.00	2,360.00
Área del conductor	1,408.02	1,084.95	1,158.09	15,356.30
Herramientas	1,564.00	2,775.00	1,564.00	3,902.00
Total	108,781.95	209,303.77	66,642.85	303,869.12

Figura 3. Información de empresa valuadora para la empresa de pasajeros y carga Cavassa S.A.C.

Por referirse a los activos, estos cuentan con las mismas especificaciones y los mismos modelos de lo cual se presentará de un camión de carga Scania D4H922 y el cuadro de componentización, donde se mostrará los componentes que fueron detallados por el valuador y asignando así el porcentaje correspondiente de la depreciación que fue asignado por años posibles de uso llegando así a utilizar la siguiente fórmula:

Fórmula para poder descubrir el porcentaje de la depreciación de un componente del camión:

$$\%D = \frac{100}{A}$$

%D= Porcentaje de depreciación

A= Años de la vida útil

Fórmula para poder descubrir la depreciación por ejercicio según el método de línea recta:

$$D = \left(\frac{V * \%D}{12} \right) * M$$

Dónde:

D= Depreciación

%D= Porcentaje de depreciación

V= Valor a depreciar

M= Período de tiempo de uso

Componentización de Scania D4H922														
Componentización de partes significativas							Componentización de los cambios de repuestos							
Detalle	Costo por componente	Total por componente	Vida útil	%	Depreciación anual	Depreciación por componente	Tiempo de uso del repuesto cambiado	Depreciación hasta la fecha de cambio	Valor a dar de baja	Total a dar de baja	Costo de reemplazo del repuesto	Nuevo valor de la unidad	Depreciación del ejercicio	Total depreciación del ejercicio
Chasis		69,881.50	12	8.33 %		5,821.13						-		-
Chasis Camion Volvo F10 6x4 Configuración de ruedas 6x2*4	58,450.00		12	8.33 %	4,868.89							58,450.00	4,868.89	4,868.89
MOTOR														
Tren Motriz		128,409.31	7 años			18,362.53						-	-	-
Motor	98,745.80		7	14.3 0%	14,120.65							98,745.80	14,120.65	14,120.65
Transmisión	20,357.31		7	14.3 0%	2,911.10							20,357.31	2,911.10	2,911.10
Corona	9,306.20		7	14.3 0%	1,330.79							9,306.20	1,330.79	1,330.79
Caja de cambios		13,518.40				4,233.59						-	-	-

Componentización de Scania D4H922														
	Componentización de partes significativas						Componentización de los cambios de repuestos							
Detalle	Costo por componente	Total por componente	Vida útil	%	Depreciación anual	Depreciación por componente	Tiempo de uso del repuesto cambiado	Depreciación hasta la fecha de cambio	Valor a dar de baja	Total a dar de baja	Costo de reemplazo del repuesto	Nuevo valor de la unidad	Depreciación del ejercicio	Total depreciación del ejercicio
Caja de cambios de Scania Grand I10	8,418.70		5	20.00 %	1,683.74		10 meses	1,403.12	7,015.58	8,418.70	8,350.00	8,350.00	695.83	2,365.83
Enfriador de la caja de cambios con Kick down	5,099.70		2	50.00 %	2,549.85							5,099.70	2,549.85	2,549.85
Del sistema de Combustible		8,352.31				2,891.29						-	-	-
Filtro de combustible	4,149.31		3	33.33 %	1,383.10		8 meses	922.07	3,227.24	4,149.31	4,350.00	4,350.00	966.67	2,416.67

Componentización de Scania D4H922														
Detalle	Componentización de partes significativas							Componentización de los cambios de repuestos						
	Costo por componente	Total por componente	Vida útil	%	Depreciación anual	Depreciación por componente	Tiempo de uso del repuesto cambiado	Depreciación hasta la fecha de cambio	Valor a dar de baja	Total a dar de baja	Costo de reemplazo del repuesto	Nuevo valor de la unidad	Depreciación del ejercicio	Total depreciación del ejercicio
Inyector	2,584.00		3	33.33%	861.33									
Bomba	860.00		2	50.00%	430.00							860.00	430.00	430.00
Tanque de combustible	759.00		4	28.57%	216.86							759.00	216.86	216.86
Del sistema de Admisión de Aire		3,114.30	2		-	1,557.15						-		-
Filtro de aire con indicador de saturación del filtro de aire - electrónico	3,114.30		2	50.00%	1,557.15							3,114.30	1,557.15	1,557.15

Componentización de Scania D4H922														
Componentización de partes significativas														
Componentización de los cambios de repuestos														
Detalle	Costo por componente	Total por componente	Vida útil	%	Depreciación anual	Depreciación por componente	Tiempo de uso del repuesto cambiado	Depreciación hasta la fecha de cambio	Valor a dar de baja	Total a dar de baja	Costo de reemplazo del repuesto	Nuevo valor de la unidad	Depreciación del ejercicio	Total depreciación del ejercicio
Suspensión		3,531.50	2 años			1,765.75						-	-	-
Suspensión reforzada con amortiguador	1,383.00		2	50.00%	691.50							1,383.00	691.50	691.50
Eje amortiguador	1,256.00		2	50.00%	628.00							1,256.00	628.00	628.00
Eje posterior para uso extra pesado amortiguador	892.50		2	50.00%	446.25							892.50	446.25	446.25
Sistema neumático y Frenos		6,700.00				1,408.50						-	-	-

Componentización de Scania D4H922														
Detalle	Componentización de partes significativas						Componentización de los cambios de repuestos							
	Costo por componente	Total por componente	Vida útil	%	Depreciación anual	Depreciación por componente	Tiempo de uso del repuesto cambiado	Depreciación hasta la fecha de cambio	Valor a dar de baja	Total a dar de baja	Costo de reemplazo del repuesto	Nuevo valor de la unidad	Depreciación del ejercicio	Total depreciación del ejercicio
Freno en ruedas tambor	2,850.00		5	20.00%	570.00							2,850.00	570.00	570.00
Control de Freno electrónico	2,480.00		5	20.00%	496.00							2,480.00	496.00	496.00
Control de Freno de escape automático	1,370.00		4	25.00%	342.50							1,370.00	342.50	342.50
Aros y Neumáticos		3,580.00			-	2,197.83						-		-
Aros eje delantero 9.00*22.5 Acero	560.00		3	33.33%	186.67							560.00	186.67	186.67

Componentización de Scania D4H922														
Detalle	Componentización de partes significativas					Componentización de los cambios de repuestos								
	Costo por componente	Total por componente	Vida útil	%	Depreciación anual	Depreciación por componente	Tiempo de uso del repuesto cambiado	Depreciación hasta la fecha de cambio	Valor a dar de baja	Total a dar de baja	Costo de reemplazo del repuesto	Nuevo valor de la unidad	Depreciación del ejercicio	Total depreciación del ejercicio
Aros eje posterior 9.00*22.5 Acero	381.00		3	33.3 3%	127.00							381.00	127.00	127.00
Aros eje portador 9.00*22.5 Acero	630.00		3	33.3 3%	210.00							630.00	210.00	210.00
Neumáticos eje delantero 295/90R 22.5 Regional Direccional M (cantidad 2)	771.00		10 meses	83.3 3%	642.50							771.00	642.50	642.50

Componentización de Scania D4H922														
Detalle	Componentización de partes significativas						Componentización de los cambios de repuestos							
	Costo por componente	Total por componente	Vida útil	%	Depreciación anual	Depreciación por componente	Tiempo de uso del repuesto cambiado	Depreciación hasta la fecha de cambio	Valor a dar de baja	Total a dar de baja	Costo de reemplazo del repuesto	Nuevo valor de la unidad	Depreciación del ejercicio	Total depreciación del ejercicio
Neumáticos eje trasero 295/90R22.5 Regional Direccional M (cantidad4)	740.00		10 meses	83.33%	616.67							740.00	616.67	616.67
Neumático rueda de repuesto 295/90R22.5 RS MI L (Cantidad 1)	498.00		10 meses	83.33%	415.00							498.00	415.00	415.00
Encarrozamiento		15,233.00				1,016.04								
Asientos	15,233.00		15	6.67%	1,016.04							15,233.00	1,016.04	1,016.04
Cuerpo de la carrocería		22,695.00				2,770.05								
Caja de ruedas	2,542.00		8	12.50%	317.75							2,542.00	317.75	317.75

Componentización de Scania D4H922														
Componentización de partes significativas										Componentización de los cambios de repuestos				
Detalle	Costo por componente	Total por componente	Vida útil	%	Depreciación anual	Depreciación por componente	Tiempo de uso del repuesto cambiado	Depreciación hasta la fecha de cambio	Valor a dar de baja	Total a dar de baja	Costo de reemplazo del repuesto	Nuevo valor de la unidad	Depreciación del ejercicio	Total depreciación del ejercicio
Cobertura de comandos	1,543.00		8	12.50%	192.88							1,543.00	192.88	192.88
Parapiedras	1,342.00		8	12.50%	167.75							1,342.00	167.75	167.75
Falda y chapas de protección interna	2,587.00		8	12.50%	323.38							2,587.00	323.38	323.38
Rebestimiento del piso	5,391.00		8	12.50%	673.88							5,391.00	673.88	673.88
Escaleras y plataformas de acceso	850.00		10	10.00%	85.00							850.00	85.00	85.00
Protección anticorrosion	4,593.00		10	10.00%	459.30							4,593.00	459.30	459.30
Aislamiento Térmico-Acusticos	3,847.00		7	14.30%	550.12							3,847.00	550.12	550.12

Componentización de Scania D4H922														
Componentización de partes significativas							Componentización de los cambios de repuestos							
Detalle	Costo por componente	Total por componente	Vida útil	%	Depreciación anual	Depreciación por componente	Tiempo de uso del repuesto cambiado	Depreciación hasta la fecha de cambio	Valor a dar de baja	Total a dar de baja	Costo de reemplazo del repuesto	Nuevo valor de la unidad	Depreciación del ejercicio	Total depreciación del ejercicio
Sistemas exteriores		7,235.50				2,413.47								
Limpiaparabrisa	915.00		5	20.00%	183.00							915.00	183.00	183.00
Espejo retrovisores externos (4 unidades)	300.00		3	300.00%	900.00							300.00	900.00	900.00
Compartimiento de rueda de repuesto	340.00		5	20.00%	68.00							340.00	68.00	68.00
Caja de baterías	1,496.50		3	33.33%	498.78		9 meses	374.09	1,224.26	1,574.00	2,383.31	1,496.50	498.78	997.57
Caja de baterías repuesto	1,480.00		3	33.33%	493.28							1,480.00	493.28	493.28

Componentización de Scania D4H922														
Componentización de partes significativas							Componentización de los cambios de repuestos							
Detalle	Costo por componen te	Total por compone nte	Vi da útil	%	Depreciación anual	Depreciación por componente	Tiemp o de uso del repues to cambi ado	Deprecia ción hasta la fecha de cambio	Val or a dar de baja	Tot al a dar de baja	Costo de reempl azo del repuest o	Nuevo valor de la unidad	Depreciación del ejercicio	Total depreciación del ejercicio
Sistema de interiores		2,360.00				374.76								
Asiento del conductor	1,580.00		6	16.67%	263.33							1,580.00	263.33	263.33
Asiento de conductor auxiliar	780.00		7	14.29%	111.43							780.00	111.43	111.43
Área del conductor		15,356.30				3,839.08								
Volante	400.00		4	25.00%	100.00							400.00	100.00	100.00
Ángulo del volante	1,742.00		4	25.00%	435.50							1,742.00	435.50	435.50
Conjunto de instrumentos	4,590.00		4	25.00%	1,147.50							4,590.00	1,147.50	1,147.50

Componentización de Scania D4H922														
Componentización de partes significativas										Componentización de los cambios de repuestos				
Detalle	Costo por componente	Total por componente	Vida útil	%	Depreciación anual	Depreciación por componente	Tiempo de uso del repuesto cambiado	Depreciación hasta la fecha de cambio	Valor a dar de baja	Total a dar de baja	Costo de reemplazo del repuesto	Nuevo valor de la unidad	Depreciación del ejercicio	Total depreciación del ejercicio
Posición del panel de instrumentos fija	1,983.00		4	25.00%	495.75							1,983.00	495.75	495.75
Tacógrafo o 7 días con hoja de registro	2,750.00		4	25.00%	687.50							2,750.00	687.50	687.50
Carga por eje en pantalla delantera o y posterior	1,252.20		4	25.00%	313.05							1,252.20	313.05	313.05
Función de arranque con llave individual	2,639.10		4	25.00%	659.78							2,639.10	659.78	659.78

Componentización de Scania D4H922														
Componentización de partes significativas							Componentización de los cambios de repuestos							
Detalle	Costo por componente	Total por componente	Vida útil	%	Depreciación anual	Depreciación por componente	Tiempo de uso del repuesto o cambiado	Depreciación hasta la fecha de cambio	Valor a dar de baja	Total a dar de baja	Costo de reemplazo del repuesto	Nuevo valor de la unidad	Depreciación del ejercicio	Total depreciación del ejercicio
Herramientas		3,902.00				557.43								
Caja de herramientas	2,962.00		7	14.29 %	423.14							2,962.00	423.14	423.14
Gata hidráulica con triángulo de seguridad	320.00		7	14.29 %	45.71							320.00	45.71	45.71
Bocina de tono fuerte	350.00		7	14.29 %	50.00							350.00	50.00	50.00
Bocina neumática	270.00		7	14.29 %	38.57							270.00	38.57	38.57
TOTAL ES	303,869.12	303,869.12			49,208.60	49,208.60	-	2,699.27	11,467.08	14,142.01	15,083.31	301,417.11	46,942.92	50,561.70

IV. DISCUSIÓN

La presente investigación tiene como título “Componentización de activos fijos y la información financiera en empresas de transporte de carga en el distrito de La Victoria, 2018” y tuvo por objetivo general determinar la relación entre Componentización de activos fijos y la información financiera en empresas de transporte de carga en el distrito de La Victoria, 2018. Para lograr el presente objetivo se llevaron a cabo diversos análisis con el enfoque cuantitativo acerca de los datos recolectados, cuyos resultados indicaron la existencia de la relación entre las variables Componentización de activos fijos y la información financiera. Dicho resultado es equivalente a lo señalado en el trabajo de investigación de Barraqueta (2015) donde indicó que la componentización influye en la parte de situación financiera de la empresa, ya que al aplicar la separación de los componentes así como el reconocimiento de los repuestos, esto generó variación en el registro de activos, en los estados financieros así como las cuentas del gasto. Asimismo Effio (2017) señala que al reconocer como parte de propiedad, planta y equipo siempre y cuando se obtenga beneficios económicos y según la tesis de Horna (2014) nos manifiesta que al aplicar la componentización en la empresa de Transporte Joselito este aumento la utilidad de la empresa, generando beneficios económicos a la empresa.

En referencia al primer objetivo específico de la presente investigación fue determinar el nivel de relación entre activo y el estado de situación financiera en empresas de transporte de carga en el distrito de La Victoria, 2018, los análisis determinaron que si existió relación entre ambas, siendo esta notable. Asimismo, en relación al segundo objetivo que fue determinar el nivel de relación de relación entre activo y el estado de resultados en empresas de transporte de carga en el distrito de La Victoria, 2018, se observó que sí existe relación, la cual fue significativa. Y en tercer punto, en relación al tercer objetivo específico que era determinar el nivel de relación entre desgaste y el estado de situación financiera en empresas de transporte de carga en el distrito de La Victoria, 2018, se concluyó que si existió relación entre desgaste y el estado de situación financiera. Respecto a estos tres objetivos específicos, cabe recordar que en el párrafo 9 de la Norma Internacional de Contabilidad 16 menciona que no se ha establecido una unidad de reconocimiento por lo que se necesita la ejecución de los jueces para aplicar los criterios de reconocimiento, ya que la componentización de activos es la separación de las partes del activo fijo en relación en sus

partes más significativas, así como las diferentes vidas útiles, también los distintos períodos de depreciación ya que esto influye en la información financiera de la empresa, por ello en el párrafo 45 de la norma manifiesta que cuando se tenga la misma vida útil así como el método de depreciación puede agruparse tal como se ha visto en la tesis de Horna (2014), ya que en su estudio concluyo que al aplicar la componentización esto permitió evaluar y así poder determinar la información financiera de la empresa Joselito.

Respecto a los objetivos específicos mencionados a activo, siendo el objetivo número 2 determina que si existe relación, acerca de ello Maza (2014) nos indica que el activo llega a ser un recurso que es controlado por la propia empresa para que este genere beneficios económicos futuros, así mismo Núñez, Huamán y Ferré (2014), nos indica que para reconocer parte de un activo se debe de tener fiabilidad que se obtendrá beneficios, cerciorando así al objetivo número dos, con respecto al objetivo mencionado anteriormente Zapata (2017) nos indica que para realizar una medición inicial esto implica reconocer el activo con su precio de compra, además de los impuestos así como los derechos de importación, será medir desde la adquisición del bien y el importe del bien, para que se razonable, por lo tanto cabe indicar que en el trabajo de investigación de Uchucry (2014) nos menciona que al realizar los ajustes contables se revaluó parte del activo fijo y este fue contabilizado como parte del gasto cuando debió formar parte del activo por ende en su conclusión nos manifiesta que la empresa al aplicar lo que menciona la Norma Internacional de Contabilidad 16 nos brinda una información razonable y a la vez comparable para los accionistas, asimismo Almeida (2016) en su trabajo de investigación nos manifiesta que la empresa ya suele aplicar la componentización por ende las informaciones financiera que presentan son razonables y fácil de entender. Asimismo en la investigación de Barraqueta (2015), manifiesta que al determinar el tratamiento de los repuestos así como a la separación de los componentes según la Norma internacional de Contabilidad 16, llego a ser un proceso para ser ejecutado y así poder unir los procesos de la valuación de las unidades de transportes así como la selección de aquellos repuesto que pueden pasar a formar parte del activo de la empresa.

Finalmente a los cuatro últimos objetivos que fue determinar el nivel de relación entre desgaste y el estado de situación financiera en empresas de transporte de carga en el distrito de La Victoria, 2018, determina que si existe relación entre desgaste y el estado de

situación financiera, donde Sánchez y Figueroa (2015), nos menciona que el desgaste es la disminución del valor de un activo fijo, por ser resultado de su devenir obsoleto, asimismo en relación al siguiente objetivo específico que fue determinar el nivel de relación entre desgaste y el estado de resultados en empresa de transporte de carga en el distrito de La Victoria, 2018, determina que si existe relación entre desgaste y el estado de resultados, en el siguiente objetivo específico que fue determinar el nivel de relación entre el valor posterior y el estado de situación financiera en empresas de transporte de carga en el distrito de La victoria, 2018, determina que si existe relación y el último objetivo específico fue determinar el nivel de relación entre el valor posterior y el estado de resultados en empresas de transporte de carga en el distrito de La Victoria, 2018.

V. CONCLUSIONES

Se logró determinar que la componentización de activos fijos incide en la información financiera en empresas de transportes de carga en el distrito de La Victoria, 2018 de lo cuales son notables en los cuadros de comparación que se han realizado tales como la empresa de Transportes de pasajeros y carga Cavassa S.A.C., originándoles mayor incremento en el rubro de activo, así como un incremento en su utilidad.

La relación entre activo y el estado de situación financiera en empresas de transportes de carga en el distrito de La Victoria, 2018, tiene relación significativa, indicando que el activo dentro del estado de situación financiera si se llega a incrementar, genera un impacto significativo, a su vez que modifica a la depreciación.

Se determinó que la relación entre activo y el estado de resultados en empresas de transporte de carga en el distrito de La Victoria, 2018, tienen una relación significativa, lo cual implica que al aumentar parte del activo por la aplicación de la componentización esto genera aumento en el elemento de valuación y deterioro de activos, modificando así la utilidad de la empresa.

Se determinó que la relación entre el desgaste y el estado de situación financiera en empresas de transportes de carga en el distrito de La Victoria, 2018, tiene una relación significativa, lo cual implica que al existir el desgaste por alguno de los repuestos de la empresa ya sea por el deterioro del bien o la depreciación esto va a ser reflejado en el estado de situación financiera a la vez que va a ser notable.

Se determinó que el nivel de relación entre el desgaste y el estado de resultados en empresas de transportes de carga en el distrito de La Victoria, 2018, tiene una relación significativa, lo cual implica que al existir el desgaste por parte de algunos repuestos que se haya realizado a las unidades de transporte ya sea por el deterioro del bien o la depreciación esto va a ser reflejado en el estado de resultados a la vez que va a ser notable.

Se determinó que el nivel de relación entre el valor posterior y el estado de situación financiera en empresas de transportes de carga en el distrito de La Victoria, 2018, tiene relación significativa, lo cual implica una vez reconocido la parte del repuesto que va a formar parte del activo esto nos permite escoger entre dos modelos de medición y de lo cual esto va a ser notable en el estado de situación financiera, en la parte del rubro de activos, así como el rubro de depreciación y agotamiento acumulado y como resultados acumulados.

Se determinó que el nivel relación entre el valor posterior y el estado de resultados en empresas de transporte de carga en el distrito de La Victoria, 2018, tiene relación significativa según el estudio de caso que se realizó, porque una vez reconocido la parte del repuesto que va a formar parte del activo fijo, este genera cambios tales como en el rubro del estado de situación financiera en Valuación, y deterioro de activos y provisiones así como en los resultados acumulados.

VI. RECOMENDACIONES

6.1. Recomendaciones a la unidad de estudios

Se recomienda evaluar las piezas de repuestos que son adquiridas por las empresas ya que estas pueden formar parte del activo de la entidad, iniciando de cómo está compuesto la unidad de transporte según la figura 2, 6 y 11 denominado resumen de la valuación y después de ello elaborar el cuadro de la componentización por cada unidad de transporte según la figura 7 y después de ello se empieza a elaborar los ajustes en los estados financieros.

Se recomienda que para la correcta aplicación de la componentización de activos fijos el personal indicado en el área de contabilidad, se debe de brindar capacitaciones y seminarios al personal de contabilidad, para una correcta contabilización de los componentes del activo fijo así como que debe de explicar a las diversas áreas la responsabilidad de mantener en buen uso las unidades de transportes así como las adquisiciones que se realiza por los cambios de repuestos ya que esto influye de manera significativa a los resultados acumulados de las empresas, como ya se vio en el estudio de caso de la empresa Cavassa S.A.C., Selva Mia Express S.A.C. y Shalom Empresarial S.A.C.

Se recomienda que al Jefe de operaciones de cada empresa de transporte debe de evaluar a su personal a su cargo para el uso correcto de las unidades de transporte, porque la gran mayoría de los cambios de los repuestos sucede de las malas maniobras y de las aptitudes de quien controla las unidades de transporte.

La empresa de Transporte de pasajeros y carga Cavassa S.A.C., debe elaborar la información en su momento oportuno y solicitado por la Gerencia, puesto que ello no debería verse perjudicado por la demora de las otras áreas de la empresa, ya que se debe de trabajar con una información proyectada.

La empresa de transporte Shalom Empresarial S.A.C., debe elaborar la información en su momento oportuno y solicitado por la Gerencia, puesto que ello no debería verse perjudicado por la demora de las otras áreas de la empresa, ya que se debe de trabajar con una información proyectada.

6.2. Recomendaciones académicas

Se recomienda que el análisis de la componentización de activos fijos no solo se debe de realizar en empresas de transporte ya que este rubro se basa para generar ingresos por sus unidades de transporte, por lo que se recomienda que se realice en diversos rubros que le sean pertinentes.

Se recomienda que al realizar la componentización en diferentes rubros de empresas se debe evaluar cada detalle que se asignó en la partida de Inmueble, maquinaria y equipo para así analizar correctamente que bien se va a definir como activo.

Se recomienda que la variable componentización de activos fijos no sea tratado mediante un cuestionario sino en base a estudios de caso, porque esto permite la razonabilidad de los componentes asignados.

VII. REFERENCIAS

Almeida (2016). Efectos de implementar la NIC 16 “Propiedad, planta y equipo”. Recuperado de: <https://expeditiorepositorio.utadeo.edu.co/bitstream/handle/20.500.12010/3778/Efectos%20de%20implementar%20la%20NIC%2016%20Propiedad%20planta%20y%20equipo%20en%20la%20empresa%20Pipe%20and%20Supply%20Services.pdf?sequence=1&isAllowed>

Alvarado Ortiz, Andrea Cecilia. (2016) Universidad Privada del Norte. Tesis para obtener el Título profesional de Contador Público. Aplicación de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) relacionadas al tratamiento contable de los activos en la Empresa Minera ABC S.A.C. (en etapa de exploración) y el impacto en su situación financiera. Trujillo – Perú. Recuperado de: <http://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/16537/1323/Alvarado%20Ortiz%2C%20Andrea%20Cecilia.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Barrazueta (2015). Efectos de la componentización de activos referida en la NIC 16 y su impacto en los Estados Financieros de la empresa de transportes Moquegua Turismo Tres Ángeles S.A.C., periodo 2015. Recuperado de: <http://repositorio.ujcm.edu.pe/handle/ujcm/194>

Cabrera, 2015, “La norma internacional de contabilidad 16 “Producción, planta y equipo y su impacto en los estados financieros Caso: Sol Marina S.A., Grado de Magíster en Tributación y Finanzas, Guayaquil – Ecuador. Recuperado de: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/7859/1/JOHANNA%20PAOLA%20FRANCO%20CABRERA.pdf>

Carrillo y Reyes (2014). Metodología para la aplicación de la NIC 16 Propiedad, planta y Equipo y NIC 36 Deterioro del valor de los Activos; para determinar el valor razonable de los Activos Fijos de la fundación proyecto Salesiano Chicos de la Calle Zona Norte del Distrito Metropolitano de Quito en el año 2014. Recuperado de: <https://www.ups.edu.ec/informacion-graduado?pId=8924081>

Castro y Goicochea (2015). Aplicación de la revaluación voluntaria de activos fijos y su incidencia en la situación económica y financiera de la empresa Sánchez Rico ingeniería y construcción S.A. - año 2014, Trujillo – Perú. Recuperado de:

http://repositorio.upao.edu.pe/bitstream/upaorep/1489/1/Goicochea_Vigo_Revaluacion_Activos_Fijos.pdf

Cermeño, García y Solari (2014). Propuesta de lineamientos para la aplicación del tratamiento contable en el rubro de propiedades, planta y equipo (PPE) de acuerdo a las VEN-NIIF Pyme, sección 17, en el Grupo Empresarial Chamo's C.A. Recuperado de: <http://mriuc.bc.uc.edu.ve/handle/123456789/3410>

Chavarría y Roldan (2016). Información de la Situación Financiera a una Fecha Determinada. Recuperada de: <https://www.mef.gob.pe/es/documentacion-sp-9701/388-contabilidad-publica/documentacion/1727-informacion-de-la-situacion-financiera-a-una-fecha-determinada-?itemid=100337>

Effio (2017). *Tratamiento contable de las piezas de repuesto*. Recuperado de: http://aempresarial.com/web/revitem/1_9800_58695.pdf

Franco (2015). La norma internacional de contabilidad 16 (NIC 16) Propiedades, Planta y Equipo y su impacto en los Estados Financieros Caso: Sal Marina S.A. Recuperado de: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/7859>

Galloso (2014). Aplicación del análisis financiero en la empresa de transporte de Carga Guzmán S.A. y su incidencia en la toma de decisiones. Recuperado de: <http://dspace.unitru.edu.pe/handle/UNITRU/2870>

Giraldo (2016). *Todo sobre activos aplicación de las NIIF y el PCGE*. Lima: Instituto Pacífico.

Hinostroza (2016). Tratamiento contable de Propiedades, Planta y Equipo y los Estados Financieros de las Empresas de Transporte de Carga por carretera Huancayo-2016. Recuperado de: <http://repositorio.upla.edu.pe/handle/UPLA/215>

Horna (2014). La componentización de activos y su incidencia en la Situación Económica-Financiera de la empresa Transportes y Servicios Generales Joselito S.A.C., distrito de Trujillo, año 2013. Recuperado de: <http://dspace.unitru.edu.pe/handle/UNITRU/755>

Lankoulova (2015). Measuring the performance of a transportation network cooperation between Logistics Companies. Recovered from: <https://essay.utwente.nl/61588/>

Maza, Pablo (2015). *Estado de resultados*. Recuperado de: <https://www.mef.gob.pe/es/documentacion-sp-9701/388-contabilidad-publica/documentacion/1729-estado-de-resultados?itemid=100337>

Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), “Normas Internacionales de Contabilidad 16”. Recuperado de: https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/con_nor_co/vigentes/nic/16_NIC.pdf

Morales (2015). *Estado de resultados*. Recuperado de: <https://www.mef.gob.pe/es/documentacion-sp-9701/388-contabilidad-publica/documentacion/1729-estado-de-resultados?itemid=100337>

Ochoa (2018). Información financiera, base para el análisis de Estados financieros. Recuperado de: <https://www.itson.mx/publicaciones/pacioli/Documents/informacion-financierabase-para-analisis-de-estados-financieros.pdf>

Orellana (2017). *Registro contable*. Asesor empresarial, Normas Internacionales de Información Financiera – 200 Casos Prácticos de las NICy NIIF.

Pacco (2014). La evaluación de la Situación Económica-Financiera y su influencia en la toma de decisiones en la empresa de transporte de pasajeros interprovincial Caso Expreso San Gerónimo S.A.C. año 2012-2013. Recuperado de: <http://repositorio.unsa.edu.pe/handle/UNSA/2190>

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia

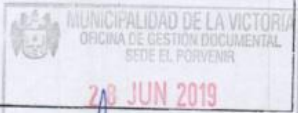
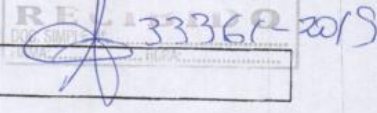
Componentización de activos fijos y la información financiera en empresas de transporte de carga en el distrito de La Victoria, 2018

PROBLEMAS	OBJETIVOS	VARIABLES	DIMENSIONES	METODOLOGÍA	
GENERAL	GENERAL	COMPONENTIZACIÓN DE ACTIVOS FIJOS	Activo		
¿Cuál es la relación entre la componentización de activos fijos y la información financiera en empresas de transportes de carga del distrito de La Victoria, 2018?	Determinar la relación entre la componentización y la información financiera en empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, periodo 2018.			TIPO DE ESTUDIO	
				El tipo de estudio a realizar es descriptivo y correlacional.	
			Desgaste	DISEÑO DE ESTUDIO	
				El tipo es no experimental, puesto que no se manipulará las variables.	
				Valor posterior	POBLACIÓN Y MUESTRA
3 empresas de transportes de carga					
ESPECÍFICO	ESPECÍFICO				

¿Cuál es la relación entre el activo y el estado de situación financiera en empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, periodo 2018.	Determinar la relación entre el activo y el estado de situación financiera en las empresas de transporte de carga del distrito de La Victoria, periodo 2018.	INFORMACIÓN FINANCIERA		
ESPECÍFICO	ESPECÍFICO		Estado de situación financiera	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

¿Cuál es la relación entre el activo y el estado de resultados en el distrito de La victoria, periodo 2018.	Determinar la relación entre el activo y el estado de resultados e activos fijos en el distrito de La Victoria, periodo 2018.		Estado de resultados	Técnica: Análisis documentario
---	---	--	----------------------	--------------------------------


Anexo 2: Autorización para el acceso a la información

MLV Municipalidad de la Victoria DISTRIBUCIÓN GRATUITA	SOLICITUD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA <small>(TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY N° 27806) Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Aprobado por el Decreto Supremo N° 043-2003-PCM Formulario</small>	N° de Expediente:
FUNCIONARIO RESPONSABLE DE ENTREGAR LA INFORMACIÓN:		
DATOS DEL SOLICITANTE:		
APELLIDOS Y NOMBRES/ RAZÓN SOCIAL Cuadrado Florales Mayrin Ibeth		DOCUMENTO DE IDENTIDAD: DNI 75664465
Av. /Calle/ Jr. /Pasaje Pse.	N° /Dpto 121	Distrito El Agustino
Urbanización Cristóbal Colón - San Pedro		
Provincia Lima	Departamento Lima	Correo Electrónico ibeth-cm8@hotmail.com
		Teléfono 938858435
INFORMACIÓN SOLICITADA:		
Detalle de wantas empresas de transporte de carga en el distrito de La Victoria hay en la actualidad, por ser objeto de estudio de población para poder desarrollar mi proyecto de investigación "tesis" en la Universidad Cesar Vallejo- Lima Este.		
DEPENDENCIA DE LA CUAL SE REQUIERE LA INFORMACIÓN:		
FORMA DE ENTREGA DE LA INFORMACIÓN SOLICITADA (marcar con una "X"):		
Copia Simple <input type="checkbox"/>	Diskette <input type="checkbox"/>	CD <input type="checkbox"/>
Correo Electrónico <input checked="" type="checkbox"/>		Otro <input type="checkbox"/>
Apellidos y Nombres Cuadrado Florales Mayrin Ibeth Firma	Fecha y Hora de recepción: <div style="text-align: right;">  20 JUN 2019 </div>	
OBSERVACIONES:		
<div style="text-align: right;">  33362-2019 </div>		
ADJUNTAR ORIGINAL Y COPIA DE LA SOLICITUD		

Declaratoria de autenticidad

Yo, Cuadrado Morales Mayrin Ibeth con DNI 75664465, con el fin de llegar a cumplir las disposiciones que se encuentran vigentes en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, de la Facultad de Ciencias Empresariales y de la Escuela Profesional de Contabilidad sede Lima Este, expreso bajo juramento que toda la investigación consignada en la actual tesis es auténtico y veraz. Por lo tanto, me hago responsable de toda la responsabilidad que incumba ante cualquier falsedad de la presente tesis y la omisión de la información relevante que haya sido aportada de lo cual me someto a las normas que están determinadas por la Universidad César Vallejo.

Lima, 27 de noviembre del 2019



Mayrin Ibeth Cuadrado Morales

DNI: 75664465